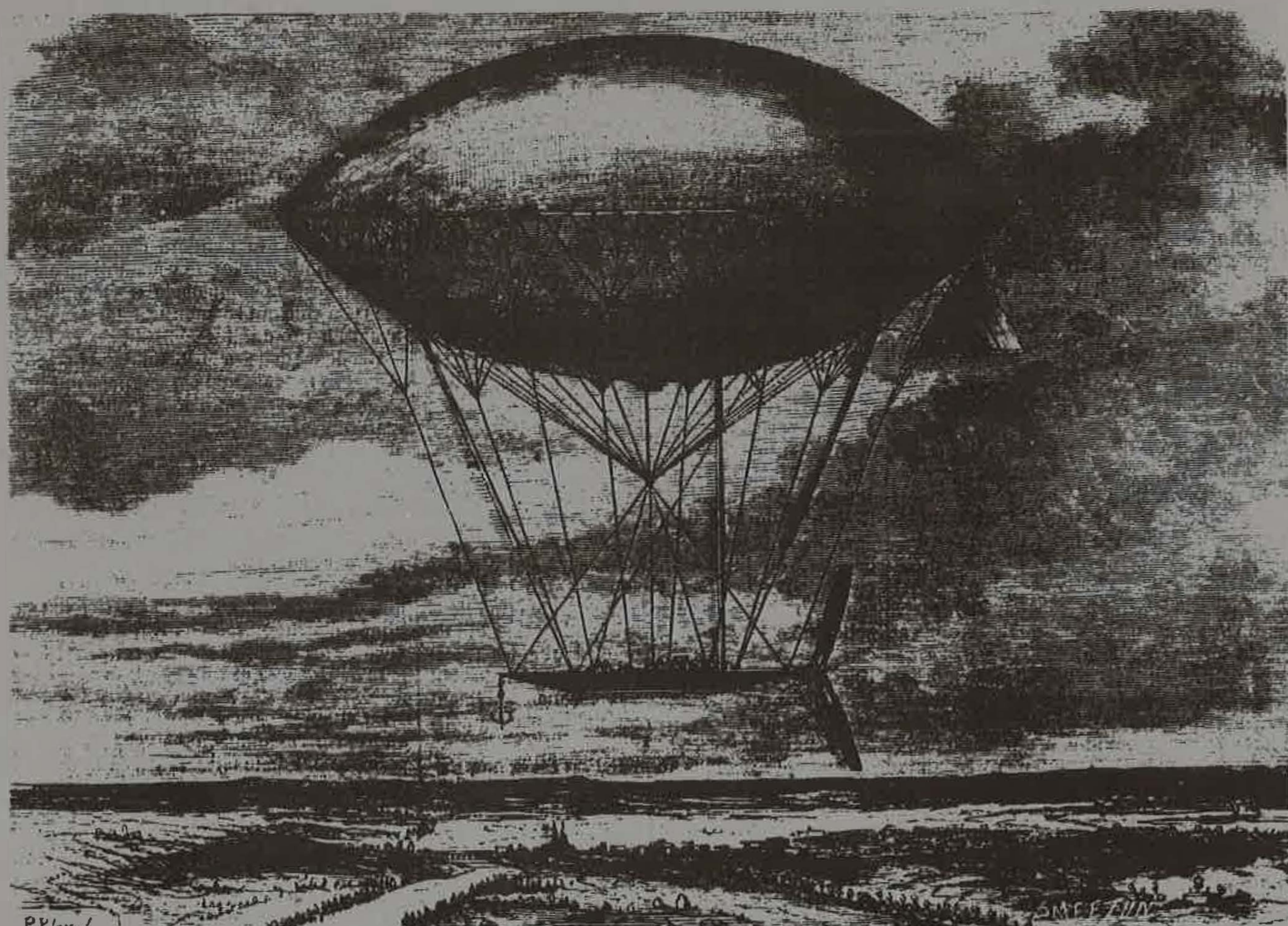
ISSN 0180 7102

6

INFO OVNI



1896 1897
REQUIEM POUR UNE VAGUE

CELA DIT, L'AIR-SHIP ETAIT BEL ET BIEN UN OVNI : IL EN AVAIT LES MOUVEMENTS DANS LE CIEL ET UN CERTAIN TYPE DE COMPORTEMENT MAINTENANT BIEN CONNU VIS A VIS DES TEMOINS (OSTENTATION ET DEROBADES, SCENES D'ATTERRISSAGES Etc...)

Pierre GUERIN

In INFORESPACE OI/79

REQUIEM POUR UNE VAGUE !

Si l'on veut bien nous permettre un doux euphémisme, nous dirons que " le phénomène OVNI est constitué d'un ensemble COHERENT de manifestations INCOHERENTES ". Et pourtant, au sein de cette belle ordonnance, il apparait un hiatus qui a déjà fait couler beaucoup d'encre : nous voulons parler de la trop fameuse vague américaine de I896/I897 qui avec ses "engins" essentiellement baroques pose bien plus de problèmes qu'elle n'aide en fait à en résoudre.

Et Dieu sait pourtant si cette vague exerce une réelle fascination sur TOUS les Ufologues, de quelque bord qu'ils soient et qui n'ont jamais manqué de la récupérer pour étayer leurs thèses.

Ainsi, tandis que certains la brandissent triomphalement comme étant la première vraie vague HISTORIQUE démontrant à l'évidence l'ancienneté des apparitions d'OVNI, d'autres ne manquent pas de l'utiliser comme illustration flagrante de ce que l'on appelle (un peu à la légère) le " mimétisme " OVNI. Il y a aussi ceux qui y voient la preuve que de tous temps, le phénomène OVNI, réalité à la fois "psycho-physique", a puisé dans nos structures mentales le modèle de ses manifestations... et enfin, tout dernièrement, celui qui l'a retenue comme confirmation du fait que toutes ces histoires ne relèvent que de la pure et simple socio-psychologie ... (ou psycho-sociologie).

La fin du siècle dernier a-t-elle vu l'intrusion dans notre environnement d'une intelligence extérieure se manifestant à bord d'engins imitant les maladroites tentatives aérostatiques humaines ou matérialisant la rêverie du moment ... Ou tout cela n'est-il qu'un exemple parfait de rumeur mythique enfantée par la soif de conquête de l'espace aérien qui existait à l'époque ?

Pour tenter de répondre à ces questions, nous avons choisi une démarche que tous les Ufologues avaient apparemment négligée: REPLACER LA DITE VAGUE DANS SON CONTEXTE EXACT !

Et l'étude du dit CONTEXTE nous a apporté quelques surprises de taille que nous allons maintenant révéler aux lecteurs.

LA VAGUE DE I896/I897 TELLE QU'EN ELLE-MEME ...

Le premier élément capital dont il convient de bien se pénétrer, c'est que la vague en question nous est connue UNIQUEMENT PAR DES COUPURES DE PRESSE. Or, les Ufologues savent bien quel crédit il convient d'accorder aux relations journalistiques. La vague française de I954 montre à l'évidence l'abîme qu'il existe le plus souvent entre la réalité des faits telle qu'elle peut apparaître après enquête sérieuse, et la façon dont ils sont relatés par les journalistes en mal de copie.Prudence donc, d'autant plus que la lecture attentive des journaux de l'époque permet de mettre en évidence d'indéniables "canards" tels celui-ci :

Le I4/04/I897, vers I6 h.30, un objet en forme de ballon se serait posé près de Reynolds (Michigan) après être resté suspendu dans le ciel pendant une heure. Un étrange personnage de 3 m de haut, presque nu, en serait sorti et aurait même blessé un des témoins car plusieurs personnes de Morley et Howard City étaient venues sur place pour observer de près le phénomène.

Cette relation est extraite du "Saginaw Courier Herald" du I7/04. Or, ce qui est tout de même étonnant, c'est que quelques jours plus tard, dans un autre journal, le "Lansing State Republican", on puisse retrouver exactement la MEME RELATION,mais datée cette fois du I7/04 et qui se serait passée à Williamson au lieu de Reynolds, tandis que les témoins étaient venus observer le géant dévêtu depuis les villes de Loke et Okemos ...

Il était donc tout à fait clair que le "Lensing State Republican" n'a fait que reprendre un cas rapporté par un de ses confrères (cas peut-être authentique, comment savoir ...) en se contentant de le régionaliser afin d'en augmenter l'impact sur ses lecteurs. De tels procédés (fréquents en matière de faits divers croustillants) ne peuvent hélas que jeter la suspicion sur les sources journalistiques car il devient alors impossible de pouvoir affirmer de façon absolue que tel cas particulier n'a pas tout simplement été inventé (ou au minimum enjolivé) par un journaliste tenant absolument à avoir "comme tous ses confrères" un article sensationnel relatif à l'Airship dans ses colonnes.

Toutefois, si cet état de fait discrédite "le cas particulier" cela ne saurait en aucune façon porter préjudice à l'ENSEMBLE du dossier car il est impossible que TOUT ait été inventé.

Le deuxième élément important pour bien appréhender cette fameuse vague, c'est de ne pas perdre de vue qu'elle contient elle aussi sa proportion non négligeable de canulars. Tous les cas, hélas n'ont pas pu être réenquêtés, mais pour deux d'entre eux au moins, les investigations des Ufologues américains ont permis de mettre en évidence les mécanismes et les buts de ces mystifications parfois plus "farfelues" ou "louables" que foncièrement sordides. Ainsi :

Le I7/04/I897, à Aurora (Texas), vers 06 h.00, un Airship se serait écrasé au sol contre le moulin à vent du juge Proctor. L'appareil qui s'éparpilla en mille morceaux aurait contenu les restes de son pilote qui selon les dires de Mrs Weens, un spécialiste (?) " n'était surement pas de ce monde ". Parmi les débris, on retrouva aussi un carnet de bord couvert de hiéroglyphes qui ne purent être déchiffrés et furent considérés à l'époque comme de l'écriture martienne ! A n'en pas douter !

Il va sans dire que de nombreuses recherches contemporaines furent entreprises à Aurora, tant pour essayer de mettre la main sur un des nombreux morceaux de l'Airship que pour tenter de retrouver et exhumer les restes du mystérieux pilote qui avait (soit-disant) été entérré dans le cimetière local. Les investigations furent vaines dans ce sens, mais elles permirent à l'Ufologue Donald Hanlon de rencontrer un certain Lowry QUI VIVAIT A AURORA A L'EPOQUE DU PRETENTU ACCIDENT. Ce"témoin" révéla alors

que toute cette histoire avait été inventée par le nommé E.E. Haydon pour tenter d'attirer du monde dans la petite ville qui se dépeuplait, ayant été laissée à l'écart de la ligne de chemin de fer... Preuve que tout cela n'était qu'invention : A Aurora, IL N'Y AVAIT JAMAIS EU DE MOULIN A VENT SUR LA PROPRIETE DU JUGE PROCTOR. De plus, le registre du cimetière maçonnique local où figurent tous les noms de toutes les personnes qui y furent enterrées ne mentionne aucune tombe anonyme!

La seconde affaire de ce genre est constituée par l'énorme canular monté par le fermier Hamilton, canular sur lequel nous aurons l'occasion de revenir un peu plus loin car, pour ne point correspondre à un fait réel, il n'en est pas moins hautement significatif.

Le troisième élément à prendre en considération relativement à cette fameuse vague est le fait que comme pour tout ce qui relève des témoignages de type OVNI, il y a forcément eu des confusions (flagrantes ou difficilement décelables) avec des phénomènes naturels non reconnus.

De nos jours, même les "Ufophiles" les plus excessifs s'accordent néanmoins à reconnaitre que plus de la moitié des témoignages qui nous sont rapportés, en particulier ceux concernant des "lumières nocturnes", correspondent en fait à des phénomènes météorologiques et surtout astronomiques(Lune et Vénus en priorité) non reconnus. Pourquoi en aurait-il été autrementlors de la vague de I896/I897. Et d'ailleurs (preuve que les relations journalistiques ne sont pas toujours si mauvaise que cela)plusieurs articlesne manquent pas de venir confirmer cette "évidence". Par exemple :

Le OI/04/I897, vers 20 h.I5, selon le "Kansas City Times", des milliers d'habitants de Kansas City purent observer une mystérieuse lumière (à n'en pas douter le projecteur équipant l'Air ship) évoluant en tous sens dans le ciel. La lueur semblait avoir les DIMENSIONS D'UNE GROSSE LAMPE DE RUE et devait être A HAUTEUR DES NUAGES. A un moment donné, il en sortit un faisceau, un peu comme un projecteur ...

Lorsquel'on sait ce qu'étaient les ampoules électriques fabriquées en ces débuts héroïques de l'éclairage électrique, on se rend compte immédiatement que tout ce que virent les témoins, ce fut un simple objet ponctuel (étoile ou planète) qui à travers les nuages et en raison des mouvements de ceux-ci paraissait avoir un déplacement propre qui en fait n'était qu'apparent.
Quelques mois auparavant, le 26/11/I896, les citoyens de Red Bluff s'étaient assurément laissés entraîner par leur imagination puisqu'à partir du même phénomène (objet lumineux ponctuel semblant se déplacer en tous sens dans le ciel), ils avaient fini par y "voir" un engin en forme d'oeuf. Lorsque le professeur Buckhalter de l'O bservatoire de Chabot prit la "parole" dans le "Oakland Tribune" du 30/11/I896 pour signaler à ses concitoyens qu'à force de vouloir croire à l'Airship on finirait toujours par le "voir" d'autant plus qu'en cette période de l'année Vénus était aussi brillante qu'un arc électrique...et bien, ce sage astronome avait grandement raison de commencer par proposer une explication que d'aucuns jugent dérisoire pour rendre compte d'un phénomène (paraissant)étonnant. Monnerie a eu des précurseurs.

Enfin, le dernier élément que nous retiendrons pour mieux comprendre cette vague est celui relatif à "l'ambiance" dans laquelle elle se déroula. Plus qu'une simple "rumeur",l'Airship était à l'époque un véritable centre d'intérêt pour l'ensemble de la population américaine tenue au courant par voie de presse de l'évolution au jour le jour du phénomène.

Nous n'en voulons pour preuve que les petite phrases du genre suivant qui invariablement se retrouvent dans toutes les déclarations des témoins de l'époque :

"... La silhouette MAINTENANT BIEN CONNUE ..." 26/11/I896
"... Le CELEBRE DIRIGEABLE ..." I0/04/I897
"... DONT ON AVAIT TANT PARLE DANS LA REGION." I7/04/I897
"... Je compris immédiatement qu'il s'agissait là du fameux NAVIRE AERIEN QU'ON AVAIT VU A TRAVERS LE PAYS ..." 20/04/I897
"... Tout de suite, je me rendis compte qu'il s'agissait du merveilleux navire aérien DONT ON AVAIT TANT PARLE LES JOURS PRECEDENTS ..." 23/04/I897.

Et ainsi de suite. Si bien que nous sommes obligés de reconnaitre qu'en cette fin de siècle, l'ensemble de la population américaine était au courant de l'affaire... Situation bien propice au développement des psychoses.

Pour notre démonstration, nous nous en tiendrons donc aux quelques cas pour lesquels il semblerait que la solution canular, psychose, confusion ou méprise soit à écarter. Cas pour lesquels l'Airship fut vu de près (parfois même de jour) et dont les relations sont suffisamment riches en détails.

L'AIRSHIP TEL QU'EN LUI MEME ...

L'Airship en lui même n'avait rien de foncièrement révolutionnaire. Il ressemblait tout simplement à un dirigeable quelque peu baroque. Il s'agissait avant tout d'un "gigantesque" fuseau ventru d'une longueur estimée entre 30 et 50 m, parfois plus, rarement moins, évoluant en position horizontale. Sous le corps principal se trouvait une cabine ou habitacle tout à fait conforme à ce que l'on était en droit d'attendre sur un pareil engin. Souvent, il était muni de grandes ailes latérales et équipés de propulseurs en forme de roues de turbines. D'autres équipements furent occasionnellement notés comme par exemple des projecteurs ou des cordes terminées par des ancres... Donc rien de vraiment EXTRAORDINAIRE, si ce n'est le fait QU'IL N'Y AVAIT PAS DE BALLONS DIRIGEABLES EVOLUANT DANS LE CIEL AMERICAIN A CETTE EPOQUE !... Sinon quelques vagues projets sans lendemains.
C'est tout au moins l'affirmation péremptoire assénée par tous les Ufologues qui ont eu l'occasion de se pencher sur cette vague.
De là à en déduire que, puisque l'Airship NE POUVAIT PAS ETRE D'ORIGINE HUMAINE, il était forcément de nature "extraterrestre", il n'y avait qu'un pas qui fut gaillardement franchi.
Et l'on sait bien sûr ce que devint la dite vague, une fois étudiée dans cette optique arbitrairement choisie.
C'est sur l'affirmation :"Il n'y avait pas de ballons dirigeables évoluant dans le ciel américain à cette époque" qu'il convient de revenir, ainsi que sur les "vagues projets" soitdisant sans lendemains.

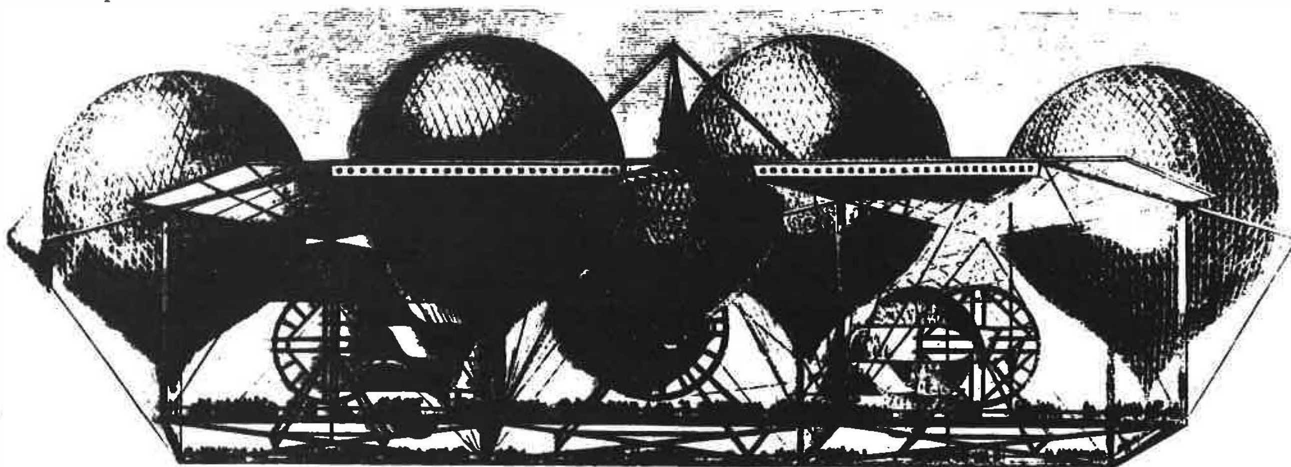
Ces déclarations péremptoires ont peut-être un énorme avantage dans la mesure où elles évitent d'avoir à se donner la peine de chercher, mais elles sont hélas souvent très loin de la vérité.

Nous avons donc pris la peine de chercher et par la force des choses, n'étant pas spécialistes de la langue de Mark Twain, uniquement dans les journaux et périodiques FRANCAIS de l'époque. Recherches ô combien fructueuses qui nous ont permis de mettre la main sur une masse incroyable de documents extraordinaires, ce qui, en outre, nous autorise à penser que si nous avions pu dépouiller de la même façon la presse américaine, nous aurions assurément relevé une quantité autrement plus phénoménale de documents ... Mais ce que nous avons en mains suffit (heureusement hélas) amplement à illustrer notre démonstration.

Nous allons donc maintenant confronter successivement les relations d'apparitions de l'Airship et les comptes rendus d'expériences relatives à des réalisations EFFECTIVES de conquêtes aéronautiques.

BREF RAPPEL HISTORIQUE.

Il est bien difficile de dire à quand EXACTEMENT remontent les premières tentatives de ballons dirigeables sur le sol des Etats Unis. La première vraiment intéressante dont nous ayons retrouvé la trace concerne un projet français, celui du malchanceux PETIN. En I85I, en France, PETIN acheva la réalisation de son gigantesque appareil, mais sur les conseils d'un scientifique, le préfet de Paris lui refusa l'autorisation de l'expérimenter.Pétin passa alors en Angleterre, mais l'hospitalité britannique ne lui fut pas plus favorable car on le vit bientôt s'embarquer avec tout son matériel pour l'Amérique. Il réalisa tout d'abord une ascension à New-York au moyen d'un des ballons de son système, mais malchance, il fut entrainé dans l'Atlantique, où il s'abima et il fut très difficile de porter secours aux malheureux aérostiers. Qu'à cela ne tienne, Pétin récidive... à la Nouvelle Orléans où son ascencion se termine cette fois dans le lac Pontchartrain où il faillit périr noyé. Il recommença une autre fois, mais ne put parvenir à gonfler son système. Enfin, en désespoir de cause, il se rendit à Mexico. Mais la malchance devait être son lot car sa dernière tentative tourna à la catastrophe. Frappé par la foudre, son navire aérien explosa.



Le projet de navire aérien de Pétin (1850).

La morale de l'histoire, c'est que le projet de PETIN ayant fait l'objet d'une multitude d'illustrations à la "une" des journaux, dès I85I, le public américain était déjà parfaitement au courant de la nature et de l'apparence des fantastiques machines qui étaient susceptibles d'évoluer dans les airs.

De I850 à I890, le ciel des Etat Unis fut sillonné par une foule de ballons libres lachés dans des buts aussi divers que grandioses. Nous ne dirons rien de l'aérostation durant la guerre de sécession, mais nous ne saurions passer sous silence les nombreuses tentatives de "ballons transatlantiques" dont nous aurons d'ailleurs l'occasion de reparler plusieurs fois plus loin.

Dès I859, plusieurs aérostiers américains dont John WISE et Thaddéus LOWE conçurent le projet grandiose et parfaitement sensé(puisque réellement exécuté en I978) de traverser l'océan de l'Amérique vers l'Europe à bord de ballons libres afin de réaliser entre autres choses un acheminement plus rapide du courrier.

Comme ce projet nécessitait de se soumettre aux caprices des vents dominants, plusieurs "expériences préparatoires"furent prudemment tentées, visant simplement à joindre la côte Ouest à la côte Est. Comme nous le verrons ultérieurement, les résultats obtenus furent des plus concluants. Si bien que dans la seconde moitié du XIXième siècle, l'Amérique du Nord fut plusieurs fois traversée d'Ouest e n Est par des ballons peu dirigeables de formes et de tailles variées. Mentionnons à titre d'exemple qu'en I873, TOUS LES JOURNAUX américains, à la suite du "Herald Tribune" annonçaient à grand fracas que J.WISE allait réaliser la traversée du continent en 60 heures. Prétention quelque peu présomptueuse !

Cette situation nous permet toutefois de régler le sort de la fameuse observation du 24/OI/I878 faite par le fermier texan John Martin.

La lecture attentive du compte rendu INTEGRAL de l'observation de John Martin mérite d'ailleurs qu'on lui accorde quelques instants. Il y à là une flagrante évidence de la propension quasi pathologique qu'ont les Ufologues de prendre leurs désirs pour des réalités et le moindre objet volant pour un "OVNI" au plus mauvais sens du terme.

"Monsieur John Martin, fermier qui habite à quelque six miles dans le sud de notre ville, nous a raconté l'étrange histoire que voici : Mardi matin, tandis qu'il chassait, son attention fut attirée par un objet sombre, ASSEZ ELEVE DANS LE CIEL, vers le sud. Il fut frappé par la forme particulière de cet objet et de la vitesse à laquelle il se rapprochait. Il fit tous ses efforts pour essayer de le mieux distinguer."

" Au moment où il le découvrit, il avait à peu près la grosseur d'une orange et il grossissait sans cesse. Mr. Martin se fatigua la vue à force de le regarder et détourna un instant le regard afin de se reposer les yeux. Lorsqu'il le rechercha à nouveau, l'objet était presque à la VERTICALE, ses dimensions avaient augmenté considérablement, et il PARAISSAIT avancer à une vitesse prodigieuse."

Quand il passa JUSTE A LA VERTICALE, l'objet avait environ LES DIMENSIONS (ET NON LA FORME !...) d'une grande soucoupe et il se trouvait manifestement à une très grande altitude. Mr. Martin PENSA QU'IL RESSEMBLAIT A UN BALLON, autant qu'il put en juger. Il disparut aussi vite qu'il était apparu et ne tarda pas à être perdu de vue."

" La bonne foi de Mr. Martin est incontestable et cet étrange évènement, s'il ne s'agit pas d'un ballon, mérite de retenir l'attention de nos savants."

DAILY NEWS de Denison du 25/OI/I878.

L'AIRSHIP ET L'AERONAUTIQUE AMERICAINE.

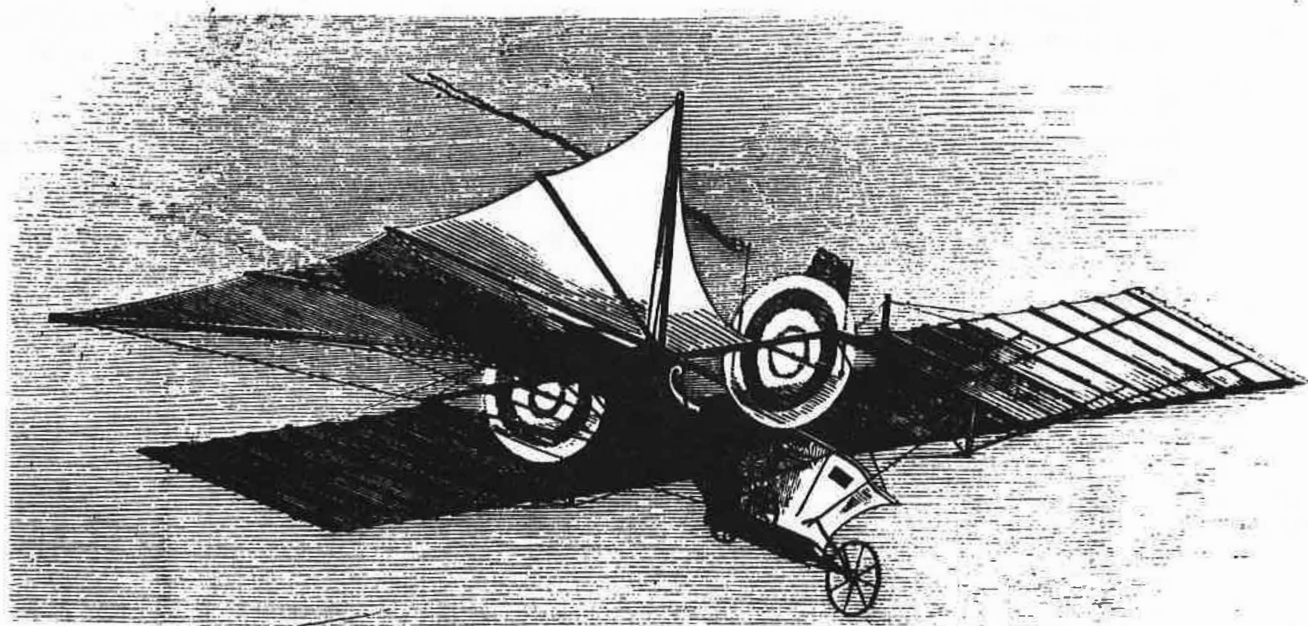
La vague éclata en I896 au dessus de la Californie.
Le 22/11/I896, on observa l'Airship tout particulièrement au dessus d'Oakland et on le décrivit comme un engin de 45 m de long muni de QUATRE ROTORS BRILLANTS.Le lendemain, il fut revu alors qu'il stationnait au dessus du St Mary's Collège et le "San Francisco Gall" en publia un dessin extrêmement révélateur.

Doit-on s'étonner de cette situation lorsque l'on sait que dès I869, ce furent justement les Californiens qui eurent les premiers l'occasion d'assister aux essais d'un des tout premiers ballons dirigeables américains, celui conçu et réalisé par l'ingénieur Frédérik MARRIOTT.

En I869, MARIOTT, ancien collaborateur de STRINGFELLOW expérimenta son "AVITOR" grand et intéressant modèle de dirigeable à vapeur, long d'une dizaine de mètres,équipéd'HELICES LATERALES mues par une machine à vapeur.

DES PLANS HORIZONTAUX adaptés à l'enveloppe devaient faciliter les mouvements verticaux lorsque l'on inclinait le ballon sous l'action d'un DOUBLE GOUVERNAIL ARRIERE. La conception de l'AVITOR était d'ailleurs fort proche de celle du fameux projet de dirigeable de A. PENNINGTON qui hélas ne dépassa pas le stade de l'épure.

La description de l'appareil de MARRIOTT correspond tout à fait à celle de l'Airship, en particulier celui observé le 28/11/I896, toujours à Oakland par le jeune Case Gilson. Et à ce sujet, il convient de mentionner que l'illustration qui en fut publiée dans le "San Francisco Call" du 05/I2/I896 ne concorde pas du tout avec les déclarations du témoin. Ce qui est intéressant par contre, c'est que le dit dessin est tout à fait conforme à un autre projet aérostatique célèbre, celui de l'aéroplane "AERIAL STEAM CARRIAGE" conçu dès I843 parW.S. HENSON et J.STRINGFELLOW. Comme quoi,dès le début de la vague, les journaux avaient déjà commencé à déformer l'image de l'Airship de façon à la rendre conforme à ce que l'on savait de techniquement réalisable. L'ennui, c'est que par la suite, les témoins allaient percevoir le phénomène à travers les images déformées qu'ils avaient eu sous les yeux.



Mais revenons en à l'observation du jeune Gilson. Selon le témoin, l'appareil était un long cigare noir avec COMME UNE QUEUE DE POISSON (le fameux double gouvernail) et équipe dé propulseurs qui devaient tourner très vite puisqu'ils étaient invisibles (sic). Sous l'engin PENDAIT UNE SORTE DE PAN TRIANGULAIRE. Lors d'autres observations , il fut nettement question d'ESPECES DE VOILES PENDANT SOUS L'AIRSHIP.

Pour nous, ces "voiles" semblent constituer un détail des plus insolites. En fait, elles permettent de retrouver la silhouette très caractéristique du fameux dirigeable à carcasse rigide, propulsé par hélices latérales et stabilisé verticalement par DEUX GRANDES VOILES, une supérieure et une inférieure dont H. VANAISSE avait déposé le projet en ... I863 !

Très souvent, les témoins remarquèrent que l'Airship était pourvu de PLUSIEURS PAIRES DE LARGES AILES. Le I9/04/I897, à Beaumont (Texas), lorsque J.R. Ligon et son fils purent s'approcher de l'Airship posé au sol et dont les occupants leur réclamèrent de l'eau, ils constatèrent que l'appareil était propulsé par QUATRE AILES GIGANTESQUES, DEUX DE CHAQUE COTE ...

Cette conception est exactement celle des aéroplanes sans pilote expérimentés par Samuel Pierpont LANGLEY sur l'embouchure du Potomac en ... I896 ! Le 06/05/I896, un de ces "AERODROME" à voilure en tandem (dite type Langley) réussit d'ailleurs deux vols très performants en présence du célèbre Graham Bell qui fit à ce sujet un compte rendu très élogieux à l'Académie des Sciences du Smithsonian Institut.

Pour ce qui est de la nacelle, elle fut toujours décrite conformément à ce que l'on pouvait en attendre. Toutefois, en quelques occasions, elle se présente sous des aspects assez déroutants. Le OI/04/I897, à Everest (Kansas), les témoins purent observer pendant 80 mn un Airship dont la nacelle de 7,50 à 9 m de long avait la forme d'un CANOE INDIEN..

Description qui ne manquera pas de surprendre le lecteur contemporain mais qui en fait n'a absolument rien d'extraordinaire.
En effet, les fameux ballons transatlantiques de WISE et LOWE dont nous avons déjà parlé étaient tous équipés (sage précaution) d'un canot de sauvetage. Ainsi, le "CITY OF NEW YORK" de LOWE avait comme canot de sauvetage un assez GRAND CANOT METALLIQUE SUSPENDU SOUS LA NACELLE.
Ce canot était équipé d'un petit moteur à air chaud qui actionnait une grande hélice horizontale qui devait permettre de monter ou de descendre plus facilement. Nous concevrons donc facilement qu'un tel équipagedut assurément causer un vif émoi parmi les populations qui eurent l'occasion de voir ainsi un BATEAU TRAVERSER LES CIEUX...(repensons par exemple aux Airships à COQUE METALLIQUE souvent observés...)

MEME LES CANULARS SONT INSTRUCTIFS.

Le I9/04/I897, à Le Roy (Kansas), alors que la vague battait son plein et que tous les journaux étaient remplis de relations relatives à l'Airship, le fermier Alexander Hamilton, MEMBRE DU CLUB DES MENTEURS DE SA VILLE, décida de réaliser le plus formidable mensonge jamais inventé en racontant une histoire qu'il serait difficile de surpasser. Et ce fut le fameux "témoignage" bien connu des Ufologues.

Ce jour là, vers 22 h.30, alerté par un bruit bizarre provenant de l'enclos du bétail, il se serait levé et aurait vu le fameux Airship dont on parlait tant manoeuvrer pour se poser, Accompagné de son fils et d'un ouvrier, il se serait précipité vers le corral. L'engin qui devait bien mesurer cent mètres de long était censé planer à une dizaine de mètres du sol. Dessous, il y avait comme une sorte de caisse faite de panneaux transparents (comme du verre) séparés par des bandes d'une autre matière. C'était brillamment éclairé de l'intérieur. Il y avait trois lumières, une grosse comme un projecteur qui semblait pouvoir être braquée dans toutes les directions et deux plus petites (une verte et une rouge).La nacelle aurait été occupée par six personnages des plus étranges qui baragouinaient entre eux dans une langue inconnue. Les témoins pétrifiés de peur auraient observé la chose. Au bout d'un moment, une GRANDE HELICE DE TURBINE D'ENVIRON DIX METRES DE DIAMETRE qui jusqu'alors tournait lentement SOUS l'engin se serait mise à bourdonner rapidement tandis que l'appareil commençait à s'élever aussi légèrement qu'un oiseau... entraînant au bout d'un câble rouge une jeune génisse qui se débattait au bout de cette espèce de lasso.. et dont on devait, parait-il, retrouver le lendemain la peau, la tête et les pattes à 6 km de là dans le Comté de Coffee !

Cette magnifique déclaration fut authentifiée et contresignée par plusieurs notables de la villede Le Roy qui "connaissaient" bien Hamilton et qui, par le plus curieux des hasards faisaient tous, comme lui, partie du fameux "Club des Menteurs de la localité".

L'interêt capital de cette belle histoire inventée, c'est qu'elle est tellement PRECISE qu'elle nous permet de RETROUVER TRES EXACTEMENT DE QUEL MODELE HAMILTON S'EST [illegible] POUR LA CONSTRUIRE !

Il s'agit tout simplement, à peine exagéré dans ses dimensions, du fameux dirigeable de CAMPBELL dont nous aurons l'occasion de reparler et qui réalisa une dramatique ascencion le I0/07/I889 à New-York devant une foule considérable de témoins et dont tous les journaux, y compris les journaux FRANCAIS, se firent largement l'écho.
L'aérostat de CAMPBELL était de forme OVOIDE, confectionné très légèrement en soie de chine et mesurait environ 48 m de long. Il était muni à sa partie inférieure d'une NACELLE RIGIDE et pourvu de plusieurs systèmes propulseurs dont les principaux étaient : A l'avant, une hélice verticale à deux palettes prévue pour la propulsion de l'engin. Au milieu et SOUS L'APPAREIL UNE GRANDE HELICE HORIZONTALE A PLUSIEURS PALETTES pour les mouvements d'ascension ou de descente. Un gouvernail rectangulaire fonctionnait à l'arrière ...

Et voila pour ce qui est de la forme de l'Airship et de ses systèmes propulseurs. Preuve que si Hamilton était un fiéfé menteur il n'en était pas moins un peu court du côté imagination puisqu'il en avait été réduit à se servir d'un article de presse ILLUSTRE publié huit ans plus tôt. Et cela prouve aussi que le public américain de l'époque ne manquait pas de sources de références où s'approvisionner pour décrire le fameux Airship ou tout au moins en parler d'abondance. D'ailleurs, remarquons aussi que des mots aussi peu courants que "propulseurs", "turbine" "aéroplane" ... faisaient à cette époque partie du vocabulaire actif des témoins puisque ces derniers en firent une forte consommation le plus souvent parfaitement justifiée, pour décrire ce qu'ils avaient pu observer.

UNE BIEN BANALE MECANIQUE.

Une des questions qui se posent est de savoir comment un tel engin pouvait bien faire pour se propulser dans les airs ? Quelle fantastique machinerie pouvait bien se dissimuler sous la carcasse pudique de l'Airship ?

Dans plusieurs cas, nous en serons réduits à faire comme les témoins: formuler des suppositions. Heureusement, certains témoignages, plus riches en détails nous permettrontde nous faire une opinion plus solide.

Le 0I/04/I897 à Everest (Kansas), les nombreux témoins purent se faire une opinion sur la source d'énergie alimentant l'Airship à la nacelle en forme de canoë dont nous avons déjà parlé. En effet, ils présumèrent que c'était la même source d'énergie ELECTRIQUE qui alimentait les phares et la propulsion puisque les lumières devenaient plus vives lorsque l'objet ralentissait et faiblissaient lorsqu'il accélérait.

Le 22/04/I897, à Josserand (Texas), le témoin Frank Nichols qui avait assisté à l'atterrissage de l'appareil eut même droit à une déclaration exclusive des membres de l'équipage qui lui avouèrent que l'Airship était propulsé par de l'ELECTRICITE HAUTEMENT CONDENSEE ...

... comme c'était justement le cas de L'ALBATROS de ROBUR le CONQUERANT ne manquerait assurément pas de faire remarquer Méheust. Pour notre part, nous nous contenterons de dire qu'il n'y a là rien de bien extraordinaire puisque les premières intéressantes tentatives de dirigeabilité des ballons qui furent exécutées les 08/10/1883 par TISSANDIER et 08/09/1884 par KREBS et RENARD portaient justement sur des systèmes de propulseurs ELECTRIQUES.

Mais l'électricité était loin d'avoir été l'unique source d'énergie utilisée. Les toutes premières tentatives, follement inconscientes, avaient consisté à installer dans la nacelle sous un ballon rempli d'hydrogène ni plus ni moins qu' une machine à vapeur avec son foyer. C'est par cette méthode ô combien risquée que le 25/09/1852, H.GIFFARD réussit à faire avancer son ballon non dirigeable... C'est sur le même principe que fonctionnait le ballon de MARRIOTT dont nous avons déjà parlé. Et c'est sur le même principe que devait certainement fonctionner au moins un des Airships observés. En effet,

Le 15/04/1897, vers 22 h.30, les habitants de Shelby (Michigan) virent s'élever un grand ballon muni d'une nacelle éclairée de lumières colorées et qui laissait échapper COMME DE LA FUMEE !

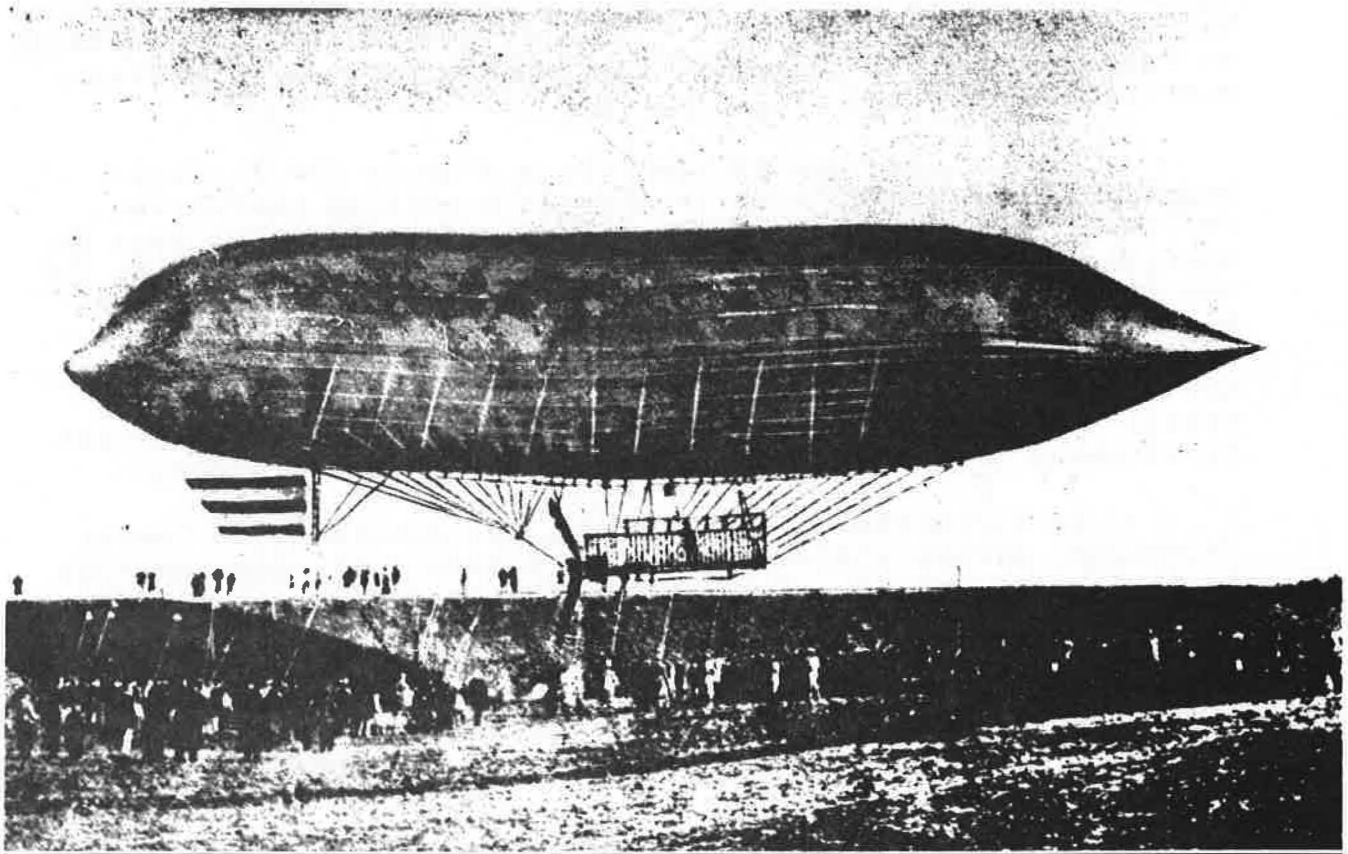
Mais ce n'est pas tout, il fut encore souvent question d'une source d'énergie qui de nos jours nous étonne beaucoup, surtout dans la mesure où elle ne correspond à aucun dispositif propulseur actuel.

Le 23/04/1897, près de Texarkans (Texas), le juge L.A. Byrne observa un singulier engin posé au sol. Il était occupé par trois personnages ressemblant à des japonais et qui parlaient dans une langue inconnue. L'appareil était construit en ALUMINIUM et fonctionnait grâce à de l'AIR COMPRIME !

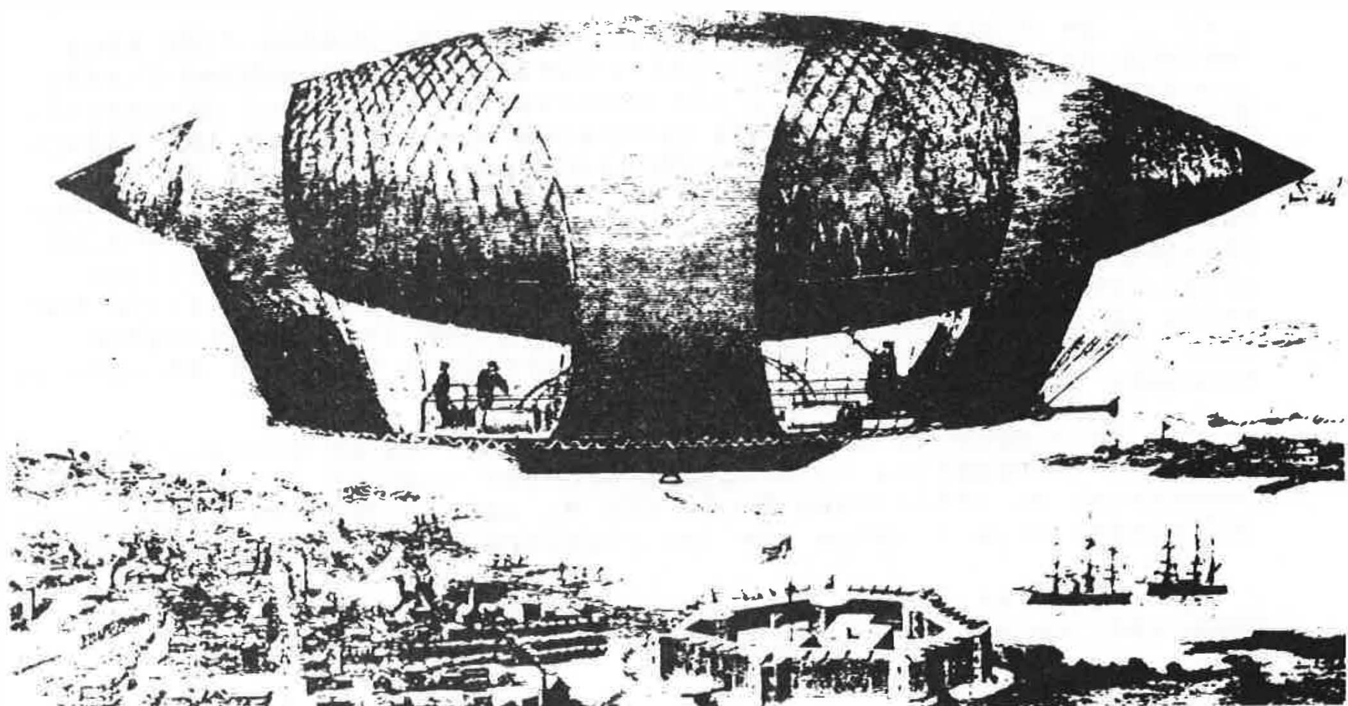
De l'air comprimé ! Impensable dirions-nous ! Et nous aurions tort. En effet, au siècle dernier, innombrables furent les tentatives utilisant l'air comprimé comme source d'énergie. Il s'agissait alors d'un des meilleurs systèmes sous le rapport poids/puissance et à cette occasion, nous ne saurions passer sous silence la remarquable réussite de notre compatrioteVictor TATIN qui en 1879 fit effectuer à son AEROPLANE A AIR COMPRIME plusieurs vols circulaires très concluants dans les ateliers militaires de Chalais Meudon... Autre coïncidence qui saute aux yeux, la silhouette générale de l'Aéroplane de TATIN possède plus qu'une vague ressemblance avec certains Airships décrits ou dessinés dans les journaux.

Mais nous ne saurions nous en tenir là et puisque nous en avons l'occasion, nous allons montrer combien les chercheurs, inventeurs et bricoleurs de la fin du siècle dernier possédaient infiniment plus d'idées que les "constructeurs" de l'Airship.

En effet, outre la vapeur, l'électricité et l'air comprimé, on utilisa (ou tenta d'utiliser) :



Ballon dirigeable de Haenlein (1872)



THAYER

Des moteurs à vapeur d'essence (LANGLEY)
Des moteurs à gaz dont la palme revient assurément à la tentatives réussie de HAENLEIN qui les I3 et I4/I2/I872 parvint à propulser son ballon dont le moteur était actionné par le gaz même qui assurait le gonflement de l'enveloppe.
Des moteurs à REACTEUR d'air dont les plus farouches participants étaient alors curieusement des américains comme par exemple Russell THAYER.
Et enfin, des moteurs à explosion (déjà connus en I897) mais que SCHWARTZ fut le premier à songer à adapter sur un dirigeable.
En somme, force nous est de reconnaitre que les Airships observés n'avaient absolument rien de révolutionnaire quant à la technologie qu'ils mettaient en oeuvre.

QUELQUES VERITES FLAGRANTES !

Nous ne pouvons passer sous silence le problème des occupants de l'Airship. Toutefois, nous ne prendrons même pas la peine de citer des cas particuliers puisque ces données constituent un des autres invariants de la vague de I897.

TOUS LES EQUIPAGES AVAIENT UNE APPARENCE TOTALEMENT HUMAINE,SE COMPORTAIENT COMME DES HOMMES, ETAIENT VETUS COMME LES AUTOCHTONES, PARLAIENT LA LANGUE DU PAYS ET POUSSERENT MEME PARFOIS LA COURTOISIE JUSQU'A SE PRESENTER COMME ETANT DES INVENTEURS DE LA LOCALITE PROCHE OU DE L'ETAT VOISIN.

Et bien disons qu'il faut avoir l'esprit rudement mal tourné pour voir là dedans quelque chose d'anormal. Pourquoi donc ne pas prendre tout simplement les choses comme elles se présentaient. Nous aurons l'occasion d'y revenir, mais commençons à le dire tout de suite :POURQUOI EST CE QUE CE N'AURAIT PAS ETE TOUT SIMPLEMENT LA VERITE.

Il est peut-être un cas de la vague qui s'écarte de ce schéma "banal".

Le I7/04/I897 près de Waxachie (Texas), alors qu'ils pêchaient, le juge Lowe et son ami Beatty aperçurent une machinerie bizarre dans le bois. Près d'elle se tenaient cinq hommes particulièrement chaudement habillés qui prétendirent venir du POLE NORD OU CONTRAIREMENT A CE QUE L'ON CROIT (aurait-on tort) IL EXISTE UNE VASTE TERRE (laquelle mon Dieu) HABITEE.

S'il nous est permis de mettre en doute la bonne foi du Juge nous pouvons par la même occasion lui reconnaitre une bien piêtre imagination. En effet, depuis I896, les journaux du monde entier consacraient des pages et des pages à la prodigieuse tentative de l'ingénieur suédois Salomon Auguste ANDREE qui depuis le Spitzberg voulait essayer d'atteindre le Pôle Nord à bord de son ballon le "OERNEN".

Expédition grandiose qui hélas tourna à la catastrophe.

MEME LES PLUS INCROYABLES PERIPETIES ....

Ou si l'on préfère utiliser une formule plus consacrée : La réalité dépasse toujours la fiction ! Une des affaires les plus "énormes" et les plus invraisemblables de la vague de I897 parait être la suivante.

Vers le 26/03/I897, près de Sioux City (Iowa), Robert Hibbard fut agrippé par une ANCRE suspendue à un filin qui pendait depuis une espèce de navire aérien. Le malheureux fut trainé pendant une dizaine de mètres avant que, ses vêtements cédant, il retrouve la liberté. Le 26/04/I897, à Merkel, (Texas), il fut aussi question d'une ancre pendant sous l'Airship et qui se serait prise dans un rail de chemin de fer et aurait été par la suite récupérée par les forgerons de la localité.

Racontars d'ivrognes ? Contes à dormir debout ? Et pourquoi donc? D'une part, il ne faut pas oublier qu'au siècle dernier TOUS LES DIRIGEABLES (et autres ballons libres) ETAIENT MUNIS D'UNE ANCRE qui constituait le seul moyen d'espérer pouvoir s'arrêter quand on le désirait ou surtout quand cela s'avérait nécessaire. Lorsque l'aérostier voulait regagner le sol (avant l'invention et la généralisation de la corde de déchirure), il ne s'embarrassait pas de scrupules, il jetait tout simplement une ancre, (grappin) fixée à une solide corde en priant le ciel pour qu'elle s'accroche quelque part .... et que "ça" tienne.

D'autre part, nous ne croyons pas inutile de narrer ici l'anecdote instructive suivante :

En I845, à Nantes, un aéronaute professionnel nommé KIRSCH s'apprêtait à réaliser une N ième ascencion devant une foule considérable qui se pressait autour de son ballon. L'appareil était gonflé, prêt à prendre l'air lorsqu'une des cordes qui le retenait au mat vint à se rompre. Le ballon s'emporta, entrainant sa nacelle que l'on avait juste eu le temps de fixer qu'à une de ses extrémités, nacelle se terminant par une ancre de fer pendue au bout d'une corde.

A ce moment, un jeune garçon nommé PIERRE GUERIN (Si ! ce n'est pas un gag !) qui se trouvait assis sur le rebord d'une fenêtre avec des camarades, vit avec terreur l'ancre arriver sur lui, l'accrocher par le bas de son pantalon qui se déchira jusqu'à la ceinture, et l'entraîner dans les airs!

Ce fut la consternation générale lorsque le pauvre garçon pris par la ceinture se trouva élevé jusqu'à plus de 300 mètres pour une ascension dont il se serait bien passé. Entraîné vers la Loire, sentant son pantalon craquer... le pauvre se cramponna comme il put. Heureusement le ballon avait une fuite et le jeune Guérin put rapidement regagner le sol sans mal. Aéronaute malgré lui, il devint le héros du jour et tous les journaux de l'époque relatèrent son aventure.

Comme quoi l'épisode dont fut victime Robert Hibbard n'a en fait rien d'exceptionnel

UN CAS PARFAIT PASSE A LA LOUPE !

Le cas le plus remarquable de cette vague est assurément celui rapporté par le Cpt James Hooton puisqu'il est le seul qui à l'appui d'une description relativement précise (et instructive) apporte en plus un remarquable croquis exécuté de la main du témoin (à ce qui se dit, et nous accepterons de le croire).

Le 20/04/I897, vers I8 h.00, le cpt Hooton rentrait d'une partie de chasse près d'Homan (Arkansas) lorsqu'il fit une bien curieuse rencontre qu'il rapporte en ces termes :

" Vers I8 h.00 après une bonne aprés midi passée à mon sport favori, je me mis en route pour rejoindre la gare (le témoin était conducteur de train sur la ligne "Iron Mountain"). Alors que j'avançais dans les buissons, mon attention fut attirée par un SON FAMILIER, celui du sifflement d'UNE POMPE A AIR DE LOCOMOTIVE.

Je me suis alors dirigé vers le bruit et là, dans une sorte de clairière, je vis l'objet qui émettait ce sifflement. Stupéfait, JE COMPRIS AUSSITOT que je me trouvais en présence du FAMEUX AIRSHIP QUE L'ON AVAIT VU DANS TOUT LE PAYS.

"A bord, se trouvait un homme de corpulence moyenne et je remarquai qu'il portait des verres fumés. Il était occupé à "rafistoler" la tôlerie de ce qui me paru être l'arrière de l'engin, et comme je m'approchai, il fut tellement estomaqué qu'il ne put dire un mot. Tandis que je lui adressai la parole, trois ou quatre autres hommes sortirent de ce qui me parut être la coque (ou quille) de l'engin.

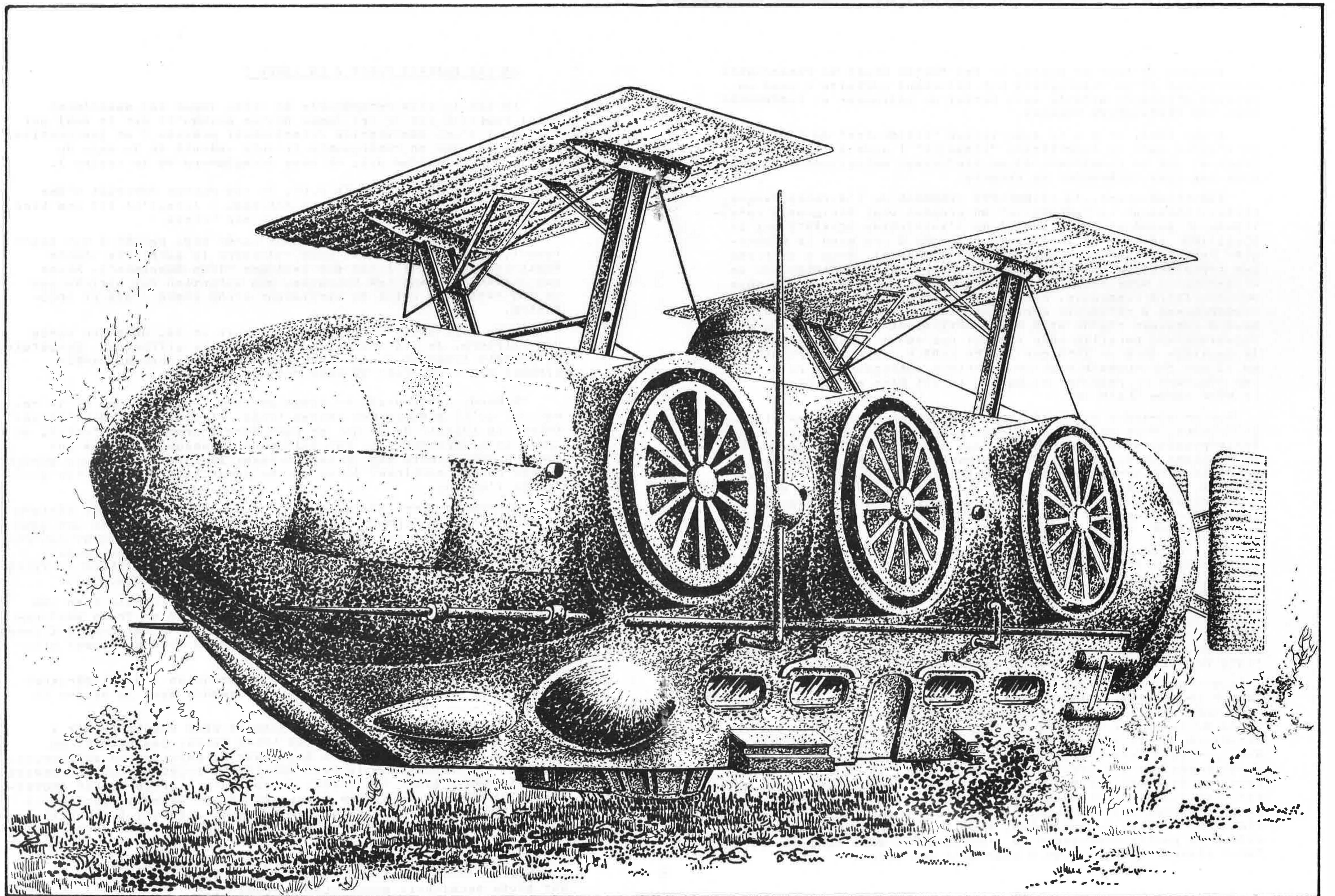
"Un examen serré (?) me montra que cette partie était divisée en deux. Elle se terminait en pointe vers l'avant, comme une lame de couteau, tandis que ses flancs s'élargissaient jusqu'au centre. De chaque côté de l'appareil, il y avait trois grandes roues métalliques constituées de BARRES COURBEES ET TRAVAILLEES DE TELLE FACON QU'EN AVANCANT (TOURNANT) ELLES DEVIENNENT CONCAVES.

"Je vous demande pardon, dis-je, mais il me semble bien que le bruit que j'entends ressemble fort à celui d'un frein Westinghouse... C'est fort possible me répondit l'homme car nous utilisons DES AEROPLANES ET DE L'AIR COMPRIME ... Mais vous en saurez bientôt plus ...

"Tout est prêt MONSIEUR, s'exclama quelqu'un (à l'intérieur) Alors, tout le groupe disparut par en dessous dans le ventre de l'engin ...

"A l'avant de chaque roue, UN TUBE DE DEUX POUCES SE MIT A CRACHER DE L'AIR (OU VAPEUR) SUR LEURS PALES, les mettant en mouvement. L'appareil s'éleva doucement en émettant un sifflement. Soudain, LES AEROPLANES (ailes) SURGIRENT, POINTANT LEUR EXTREMITE POINTUE VERS L'AVANT (LE CIEL), tandis qu'à l'arrière, LES GOUVERNAILS VIRAIENT DE COTE. Les roues tournaient alors si vite qu'il était impossible d'en distinguer les rayons. Enfin, l'appareil bondit vers le ciel et disparut à ma vue à la vitesse d'une balle de fusil.

"Ce qui m'étonna le plus, c'est que je ne pus découvrir ni cloche, ni corde de cloche ainsi qu'il siérait qu'il y en ait une sur toute machinerie aussi bien briquée ..."



Avouons le tout de suite, le Cpt Hooton était un remarquable observateur et sa description est tellement parfaite (pour un profane s'entend) qu'elle nous permet de retrouver et COMPRENDRE TOUS LES DISPOSITIFS EVOQUES.

D'une part, il y a la description "littéraire" de l'Airship et d'autre part sa description "visuelle" (sous la forme de croquis) qui se complètent et se renforcent mutuellement. Commençons par nous intéresser au croquis.

Indubitablement, la SILHOUETTE GENERALE de l'Airship évoque irrésistiblement la "géométrie" du premier vrai dirigeable intelligemment pensé et conçu, celui de l'Autrichien SCHWARTZ qui le 03/11/I897 réussit un vol concluant avec à son bord le mécanicien Jaegels PLATZ (qui rata son atterrissage). Nous n'oserions pas prétendre que le Cpt Hooton aurait pu voir le dirigeable de SCHWARTZ, ou même simplement en avoir connaissance. Ce que nous voulons faire remarquer, c'est qu'à cette époque, les chercheurs commençaient à réfléchir sérieusement sur le problème des dirigeables à carcasse rigide et à haut coëfficient de pénétration aérodynamique(une pareille idée n'était pas neuve puisque formulée la première fois en I853 par l'Abbé CARRIE, curé de Barbaste) et qu'il est fort possible qu'un inventeur américain ait pu finir par résoudre ce problème puisqu'il le fut bien en Europe la même année justement.

Hooton remarqua aussi la forme aérodynamique de la nacelle inférieure. Nous ne nous étendrons pas puisque cette conception était pratiquement universelle. Seul l'Américain COLE envisagea de réqliser un dirigeable dont la partie réservée aux passagers (et à la machinerie) aurait été prise en sandwitch entre deux ballons hémisphériques. Conception qui devait servir de modèle à l'écrivain Danrit lorsque dans son feuilleton il "inventa" une machine de guerre volante utilisée pour aller ramerner les noirs révoltés à la raison.

Dans l'Airship d'Hooton, il est aussi question d'un DOUBLE gouvernail arrière. Cela ne doit pas nous étonner puisqu'à cette époque, les inventeurs groupaient toujours sur un dispositif ou des dispositifs (généralement cruciformes) les "plans" qui remplissaient tout aussi bien les fonctions de gouvernail de direction (plans verticaux) que celles de gouvernail de profondeur (plans horizontaux). Il faudra d'ailleurs attendre le développement des "plus lourds que l'air" pour voir enfin ces deux fonctions produites par des organes nettement différenciés.

Ce qui parait étonnant dans la description d'Hooton, c'est la partie relative aux AEROPLANES qui bondissent la pointe en avant (ou vers le ciel) au moment du décollage. Si nous prenons la peine de consulter un dictionnaire, nous y voyons que le mot aéroplane est le nom des anciens avions. Nous sommes alors en droit de nous demander ce que des AVIONS viennent faire dans cette histoire. Une précision s'impose donc. A la fin du siècle dernier, le terme AEROPLANE désignait tout simplement toutes les surfaces planes intervenant dans la sustentation, la propulsion ou l'équilibre des aéronefs, qu'ils aient été plus lourds ou plus légers que l'air. Ce que Hooton décrit et reproduit sur son croquis à la partie supérieure de l'Airship, ce sont donc des surfaces planes n'ayant rien à voir avec des ailes.

Ce qui est tout à fait remarquable, c'est que Hooton ait été en mesure de nous fournir aussi la description de leur FONCTIONNEMENT. Il les vit se relever vers l'avant au moment du décollage. Du même coup, il nous en fournit la fonction exacte. Ces plans inclinables avaient pour but de faciliter les mouvements verticaux de l'appareil. Ils jouaient eux aussi le rôle de gouvernails de profondeur, relevés vers l'avant pour monter (décollage) ou au contraire abaissés pour descendre (atterrissage). D'une conception relativement ancienne puisqu'on en trouvait déjà sur le navire aérien du malchanceux PETIN, ils équipaient pratiquement la moitié des engins construits à l'époque et là encore nous pouvons dire que l'engin vu par Hooton est tout à fait conforme à la technologie du moment.

Nous avons gardé pour la fin les deux éléments les plus troublants de la description de l'Airship faite par Hooton, nous voulons parler des tubes crachant un jet de vapeur ou d'air et les six grandes roues à aubes lattérales.

Intéressons nous d'abord aux fameux orifices crachant un jet de gaz. Hooton fait à ce sujet état d'une synchronicité entre le jaillissement du dit jet et la mise en rotation des roues. Toutefois, rien ne nous autorise à conclure que le premier soit la CAUSE de la rotation des secondes.

Au moment du décollage, Hooton remarqua donc un jet de GAZ. S'agissait-il d'AIR ou de VAPEUR ? Dans l'éventualité d'un Airship fonctionnant à la vapeur, comme celui de MARRIOTT par exemple, la réponse serait assurément toute trouvée puisque dans toute machine à vapeur qui se respecte, la dite vapeur doit forcément être évacuée à l'extérieur Mais dans le cas qui nous intéresse, la réponse est que le gaz qui s'échappait ainsi à l'extérieure devait forcément être de l'AIR pour au moins trois raisons:

Hooton, CONDUCTEUR DE LOCOMOTIVE, n'aurait pas hésité un seul instant à reconnaitre de la vapeur si cela en avait été.

Qui dit vapeur (de machine à ...) dit aussi FOYER, et qui dit foyer dit aussi FUMEE DE COMBUSTION. Or, Hooton ne remarqua rien* de tel.

Et enfin il y a surtout le fait que les occupants de l'Airship reconnurent eux-mêmes faire usage d'AIR COMPRIME !

Le lecteur pourrait s'étonner que nous accordions une telle valeur aux propos de ces "gens". Il est bien certain que si ces propos avaient été purement "gratuits", nous n'en aurions bien sûr pas tenu compte. Heureusement pour nous, l'histoire de l'aéronautique américaine à la fin du siècle dernier nous apporte des éléments capitaux de toute première qualité, que l'on en juge plutôt.

En I884, C.P.FEST expérimenta un dirigeable propulsé et dirigé par JETS D'AIR CHAUD !

De I884 à I886, Russell THAYER fit voler un dirigeable à REACTEUR D'AIR COMPRIME !

En I887, S.BAUSSET mit au point un REACTEUR PAR VENTILATION destiné à être installé sur un ballon.

En I887 toujours, D.J.PENNINGTON réalisa un VENTILATEUR A JET ORIENTABLE conçu pour permettre la direction des " navires aériens " qu'il comptait construire.

Comme quoi, à la fin du siècle dernier, les dispositifs à air comprimé étaient plus fréquents que l'on ne pouvait le croire et leur application sur les dirigeables presque monnaie courante.

Il nous reste encore à examiner le problème APPAREMMENT absurde des roues à aubes latérales. En effet, n'importe qui pourrait faire remarquer que pour être fonctionnelle, une roue à aubes ne doit pénétrer que PARTIELLEMENT à l'intérieur du fluide (air ou eau) sur lequel par réaction, elle permet la propulsion. Voir par exemple les fameux "steamboats" qui à l'époque héroïque parcouraient le Mississipi. Les roues à aubes, placées lattéralement qu'observa le Cpt Hooton ne pouvaient être des HELICES et comme elles baignaient ENTIEREMENT dans le fluide (air) ambiant elles ne pouvaient en aucune façon assurer la moindre fonction propulsive, les forces exercées , diamétralement opposées, s'annulant mutuellement. Bien sûr ! Mais adopter une telle attitude, ce serait profondément mésestimer les FACULTES INVENTIVES DE L'HOMME et surtout passer SOUS SILENCE UNE REMARQUE CAPITALE FORMULEE PAR HOOTON ! En effet, son témoignage à ce sujet comporte un élément essentiel pour une meilleure (et juste) compréhension de ce qui fut observé. Hooton déclare : Les roues étaient constituées DE BARRES COURBEES ET TRAVAILLEES DE TELLE FACON QU'EN AVANCANT ELLES DEVIENNENT CONCAVES ! Hooton manquait peut-être de vocabulaire pour s'exprimer, mais assurément, il avait compris le principe essentiel de ces roues à aubes A GEOMETRIE VARIABLE ; les aubes supérieures (par exemple) s'effaçant pour ne pas annuler le travail produit par les aubes inférieures. Et bien, l'histoire de l'aéronautique (toujours elle, comme quoi les Ufologues ne feraient certainement pas mal de se documenter un peu de ce côté) nous apprend que des dispositifs semblables avaient été expérimentés depuis longtemps dans plusieurs pays et selon diverses variantes, le privilège de la découverte revenant au français BREDIN qui l'avait déjà mis en application en ... I784 ! La solution des roues à "clapets" ou à aubes articulées a donné lieu à des expériences diverses. Certains inventeurs comme N. HERRARD en I888 ont essayé en grande dimension une roue comportant des chassis constamment verticaux, munis de lames de persiennes s'ouvrant pendant une partie de la rotation et se fermant pendant l'autre sous l'action d'une came. Les roues de "l'auto-aérienne" de PICHOU dont les essais se poursuivirent de I872 à I9I2 se composaient de plans parallèles à l'axe de rotation qui recevaient une inclinaison variable dans différents secteurs de la rotation au moyen d'engrenages. Dans ce même sens mais avec un esprit infiniment plus scientifique, le professeur WELLNER développe en projet les roues sustentatrices d'une vaste machine volante dont la construction faillit être entreprise en I893 !

Et ainsi de suite ... Est-il utile de continuer à multiplier les exemples ?

Tout le monde aura compris que l'Airship observé par le Cpt Hooton, loin de représenter l'image d'un engin RIDICULE ET D'UNE CONCEPTION TOTALEMENT INCOHERENTE (appréciation visiblement portée par un Ufologue faisant preuve d'une absolue ignorance en aéronautique mais fidèle à la doctrine qui veut que "moins on en sait, plus il faut se montrer catégorique ..."). IL CONSTITUAIT

EN FAIT UNE MAGNIFIQUE SYNTHESE DE TOUTES LES SOLUTIONS LES PLUS INTELLIGENTES DECOUVERTES AVANT 1897 POUR TENTER DE MATRISER LE VOL D'UN AERONEF.

UN CONSTAT BIEN ...GENANT !

Une étude attentive de l'histoire de l'aéronautique montre à l'évidence que :

IL N'EST PAS UNE SEULEDESCRIPTION DE L'AIRSHIP DE I896/I897 QUI NE CORRESPONDE JUSQUE DANS LES MOINDRES DETAILS A UN PROJET, UN PROTOTYPE OU UNE TENTATIVE AERONAUTIQUE AMERICAINE REELLE DES DECENNIES PRECEDENTES.

Nous avons là un ETAT DE FAITS hautement significatif qui différencie foncièrement l'Airship de ce qui pour nous constitue le phénomène OVNI. En effet, NOS MODERNES OVNI SONT QUANT A EUX RADICALEMENT DIFFERENTS DE TOUT CE QUE NOTRE TECHNIQUE A ETE EN MESURE DE REALISER. ILS NE CORRESPONDENT MEME PAS A CE QUE NOTRE SCIENCE NOUS PERMET D'ENVISAGER COMME RAISONNABLEMENT REALISABLE à COURT TERME.

Si l'Airship de I897 s'était manifesté à l'époque de Léonard de VINCI ou s'il avait par exemple été capable de produire des phénomènes "impossibles" (faisceaux lumineux courbes ou tronqués, traces au sol, effets sur les témoins ...) il nous aurait bien évidemment fallu reconsidérer le problème, mais ce n'est (hélas pour les Uphofiles) pas du tout le cas.

La force des choses nous contraint donc à la conclusion suivante :

L'AIRSHIP, OU PLUS EXACTEMENT LES QUELQUES DIFFERENTS AIRSHIPS OBSERVES EN I896/I897 AUX ETATS-UNIS N'ETAIENT QUE DES REALISATIONS REMARQUABLEMENT REUSSIES DE DIRIGEABLES CONCUS ET CONSTRUITS PAR DE GENIAUX INVENTEURS AMERICAINS ...

... C'est d'ailleurs ainsi que cela apparut toujours lorsque les témoins parvinrent à échanger des propos avec certains occupants...

ILS NE SONT DEVENUS DES "OVNIS DU PASSE" QUE PARCE QUE LES UFOLOGUES PAR REGRETTABLE IGNORANCE OU PAR CHOIX DELIBERE ONT PREFERES RESTER AVEUGLES A L'EVIDENTE REALITEAERONAUTIQUE DU MOMENT.

LES OBJECTIONS.

Bien sur, dans les rangs des Ufophiles, les objections ne vont pas manquer de pleuvoir, d'autant plus serrées que ces braves gens n'aiment pas du tout que l'on se permette de "casser" leurs "jouets".

La première et la plus "amusante à réfuter" sera assurément la suivante :

Les Américains de I897 ont bien observé de réels OVNI, et si leurs descriptions correspondent mot à mot à la réalité aéronautique de l'époque, c'est tout simplement parcequ'ils ont été contraints (et effectivement comment auraient-ils pu faire autrement) de puiser dans CE QU'ILS CONNAISSAIENT DE SIMILAIRE les éléments dont ils avaient besoin pour décrire leur expérience.

Il faudrait bien un livre pour réfuter une objection de ce genre.Une partie importante de la réfutation porterait sur le fait que par exemple, aucun témoignage de la dite vague ne comporte d'élément INCOMPREHENSIBLE MAIS FLAGRANT, QUI NE NECESSITERAIT POURTANT QU'UNE DESCRIPTION BRUTE ne reposant sur aucune connaissance.
Il est tout de même étonnant qu'aucun témoignage ne fasse état d'une altération de la végétation sur un site d'atterrissage ... Ou que jamais il n'ait été question de troubles du sommeil chez un témoin...Il faudrait aussi trouver une "explication" au fait que jamais on ne vit ensemble PLUSIEURS Airships évoluant en formation alors que les escadrilles d'OVNI sont monnaie courante ...Et pourtant, de tels CONSTATS ne demandent pas que l'on plaque sur un phénomène incompréhensible des données et connaissances du moment. Par contre ces "manques" s'expliquent parfaitement dans l'optique que nous avons démontrée et faisant de l'Airship un appareil expérimental bien humain.

Toutefois, plutôt que de développer ces arguments, nous préférons régler le sort de cette objection d'une façon plus "amusante" Il est en effet très facile de la retourner contre elle puisqu' elle contient dans sa formulation sa propre condamnation.

En effet, objecter que les témoins ont plaqué du CONNU sur de l'INCONNU, cela revient tout simplement à dire que ce qu'ils ont décrit ne correspond pas à la REALITE ... QUE LE PHENOMENE DE BASE ETAIT TOUT AUTRE ET QUE C'EST LA RUMEUR, LE MYTHE DU MOMENT QUI EN A FAIT CE QUE NOUS SAVONS ... Hé hé, mais nous avons déjà entendu cela quelque part, c'est même du "Monnerie" de la meilleure cuvée car si les témoins sont capables de décrire autre chose que ce qui est réellement, pourquoi le phénomène à la base ne serait-il pas un simple phénomène naturel... la lune ou Vénus par exemple...

Et il ne nous reste plus qu'à laisser nos "malheureux objecteurs" se dépatouiller avec notre collègue et AMI partisan de la théorie socio psychologique.

<u>Deuxième objection</u> : On a vu BEAUCOUP TROP D'AIRSHIPS. Pour justifier le nombre énorme de témoignages il aurait fallu que les Etats Unis aient été survolés par des dizaines de ces hypothétiques dirigeables ... éventualité invraisemblable.

Formuler une telle objection, c'est faire fi des remarques évidentes que nous avions mentionnées en début de cette étude. Prenons donc la peine de rappeler que dans cette vague, il y eut aussi des MEPRISES, des CANULARS, des MYSTIFICATIONS, des INVENTIONS JOURNALISTIQUES, des HALLUCINATIONS, des DELIRES, des PSYCHOSES...

Même les Ufophiles les plus acharnés acceptent de reconnaitre que sur une masse de témoignages BRUTS relatifs à des "OVNI" il y en a 80% qui peuvent être éliminés pour toutes les raisons que nous avons rappelé ci-dessus ... Alors, pourquoi refuseraient-ils d'appliquer le même pourcentage à la vague de 1897 constituée elle aussi UNIQUEMENT DE DONNEES BRUTES ET QUI PIRE EST,DE DONNEES ESSENTIELLEMENT JOURNALISTIQUES. Quand on,songe au nettoyage qu'il a fallu faire sur la vague française de 1954 dont seuls quelques rares cas échappent encore au "naufrage" on frémit en pensant à ce que doit FORCEMENT ETRE la vague JOURNALISTIQUE de 1896/1897 !

Donc si nous appliquons la réduction des 80% à la vague d'Airships, il ne nous reste plus qu'une dizaine (deux en nous montrant généreux) de cas dignes d'être pris en considération. Faible quantité pouvant parfaitement s'expliquer par deux ou trois dirigeables expérimentaux que le hasard aurait fait évoluer sensiblement à la même époque au-dessus du terriroire américain.

De plus, nous voudrions profiter de cette objection pour mettre une fois de plus en évidence la totale ignorance des Ufologues en matière d'aéronautique. La conviction générale (véritable croyance au sens religieux du terme) consiste à être certain, à priori, qu'à la fin du siècle dernier, il n'y avait TOUT AU PLUS que quelques malheureux aérostats en service aux Etats Unis. Malheureusement, la réalité est toute autre !

En l'année I879, John WISE a trouvé la mort, victime de son art. Il s'est perdu en ballon dans le lac Michigan au cours de sa 479 ième (QUATRE CENT SOIXANTE DIX NEUVIEME) ascension !

Oui, vous avez bien lu ! 479 ascensions pour un seul homme qui avait commencé sa carrière d'éarostier en I835 ! Ce qui nous donne une moyenne d'une ascencion PAR MOIS, rien que pour WISE et au siècle dernier, aux U.S.A. comme ailleurs, il y avait des dizaines d'aérostiers amateurs et PROFESSIONNELS qui se produisaient dans les villes et villages lors des fêtes. La réalité c'est que le ciel des U.S.A. était, comme celui des autres pays développés, envahi d'une multitude de MACHINES VOLANTES !

QU'ON SE LE DISE UNE FOIS POUR TOUTE !

A la fin du siècle dernier, le ciel américain était plein d'OBJETS VOLANTS qui ne demandaient pas mieux que de devenir NON IDENTIFIES ... surtout pour ceux qui ne chercheraient pas à faire l'effort de tenter leur identification.

Troisième objection : Les Airships observés durant la vague étaient capables d'accomplir des PERFORMANCES bien supérieures à tout ce qui pouvait se concevoir à l'époque : Vols de nuit, déplacements contre le vent, vitesses considérables...

Pour ce qui est des vols de nuit, nous nous contenterons de rapporter le fait suivant : Le OI/07/I859, WISE réalisa un vol d'essai de son ballon transatlantique. Accompagné de son aide LA MOUNTAIN, du journaliste HYDE et du commanditaire GAGER,les aérostiers partis de Saint Louis furent entraînés par le vent en direction du Nord-Est. AU COURS D'UNE NUIT MAGNIFIQUE, les quatre hommes purent reconnaitre Fort Wayne alors qu'ils en effectuaient le survol.Ainsi donc, les aérostats évoluaient AUSSI DE NUIT !Et reconnaissons qu'il y avait bien là de quoi surprendre les noctambules en contemplation devant les étoiles.

En ce qui concerne les soit disant manoeuvres contre le vent, il serait peut-être bon de tenir compte du fait que les témoins étaient au sol et qui plus est, généralement en ville.
Et c'est une vérité bien établie que de dire que les tourbillons et coups de vent au sol peuvent fort bien, en raison des obstacles, se produire dans des directions n'ayant rien de commun avec les courants aériens !

Enfin, il reste les nombreux témoignages faisant état de déplacements à des vitesses considérables. Par exemple :

Le I5/04/I897 près de Perry Spring (Missouri) un engin aux lumières blanches et rouges rattrapa et dépassa un train bien que celui-ci roula à plus de 65 km/h.

Et oui, déjà en I897, les véhicules terrestres eurent droit à des poursuites... Mais tous les Ufologues savent bien que de tels témoignages sont IRRECEVABLES puisqu'on ne compte plus les automobilistes contemporains qui se sont fait poursuivre par la lune ! Qu'ils avaient prise pour un OVNI. Et puis, quand bien même y aurait-il eu réellement OBJET VOLANT, rien ne prouve que le dit objet ait effectivement dépassé le train. Une légère courbe de la voie aurait suffit à en donner l'illusion, le phénomène est parfaitement connu de tout le monde.

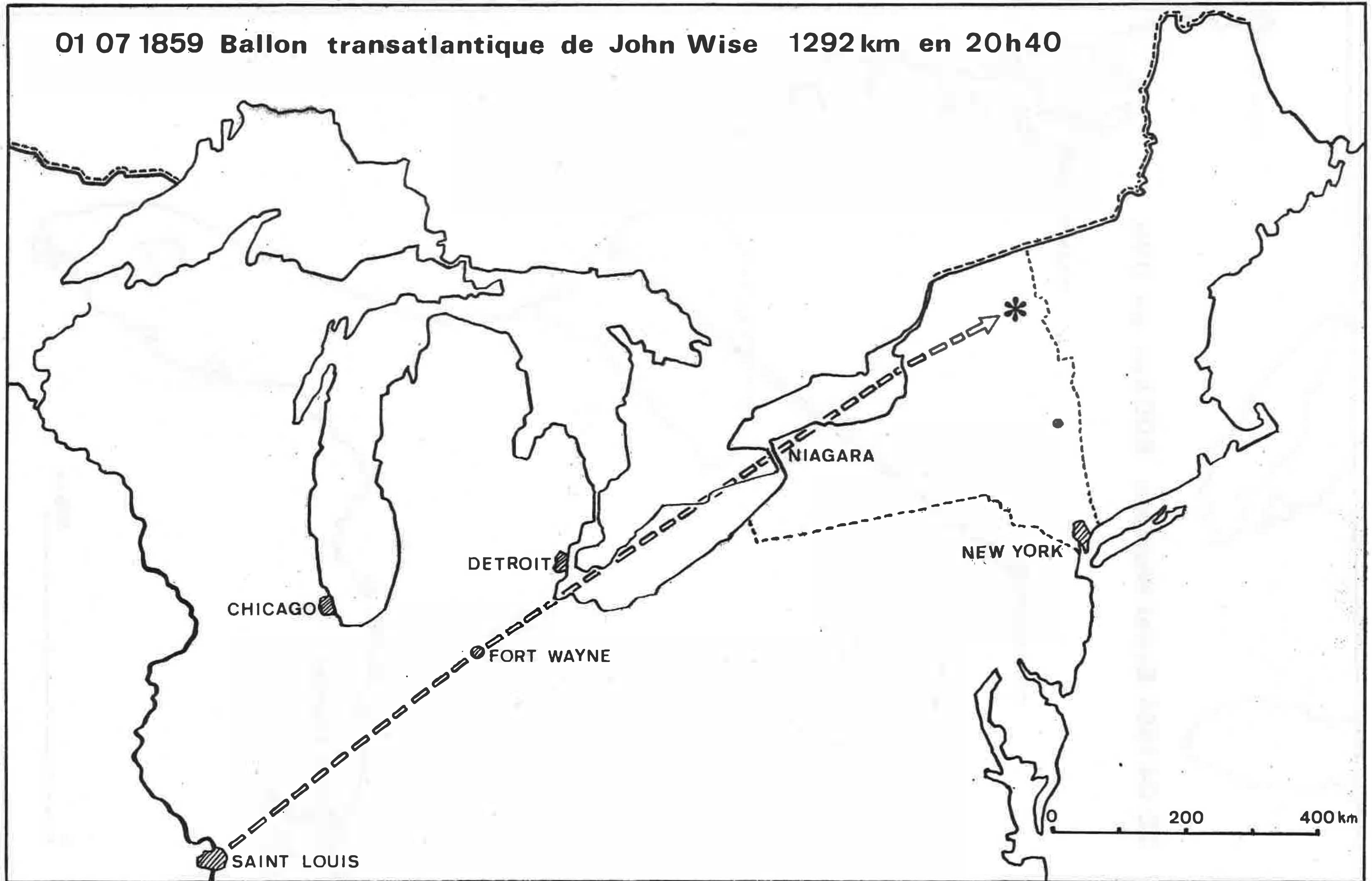
Mais il y a aussi les témoignages dans lesquels il est précisé que l'Airship se déplaçait à une vitesse considérable, " comme une balle de fusil " dira Hooton. Ces témoignages sont bien subjectifs mais ils laissent tout de même présumer d'une vélocité non négligeable. Quelle pouvait donc être la vitesse de déplacement d'un dirigeable à l'époque ? Ridicule diront les objecteurs qui ne manqueront pas de citer en référence le fameux vol de GIFFARD qui en I852 parcourut 27 km à la vitesse moyenne de 9km/h. Mais cette référence est un cas TRES particulier. Regardons plutôt ce qui s'est réellement passé aux Etats Unis.

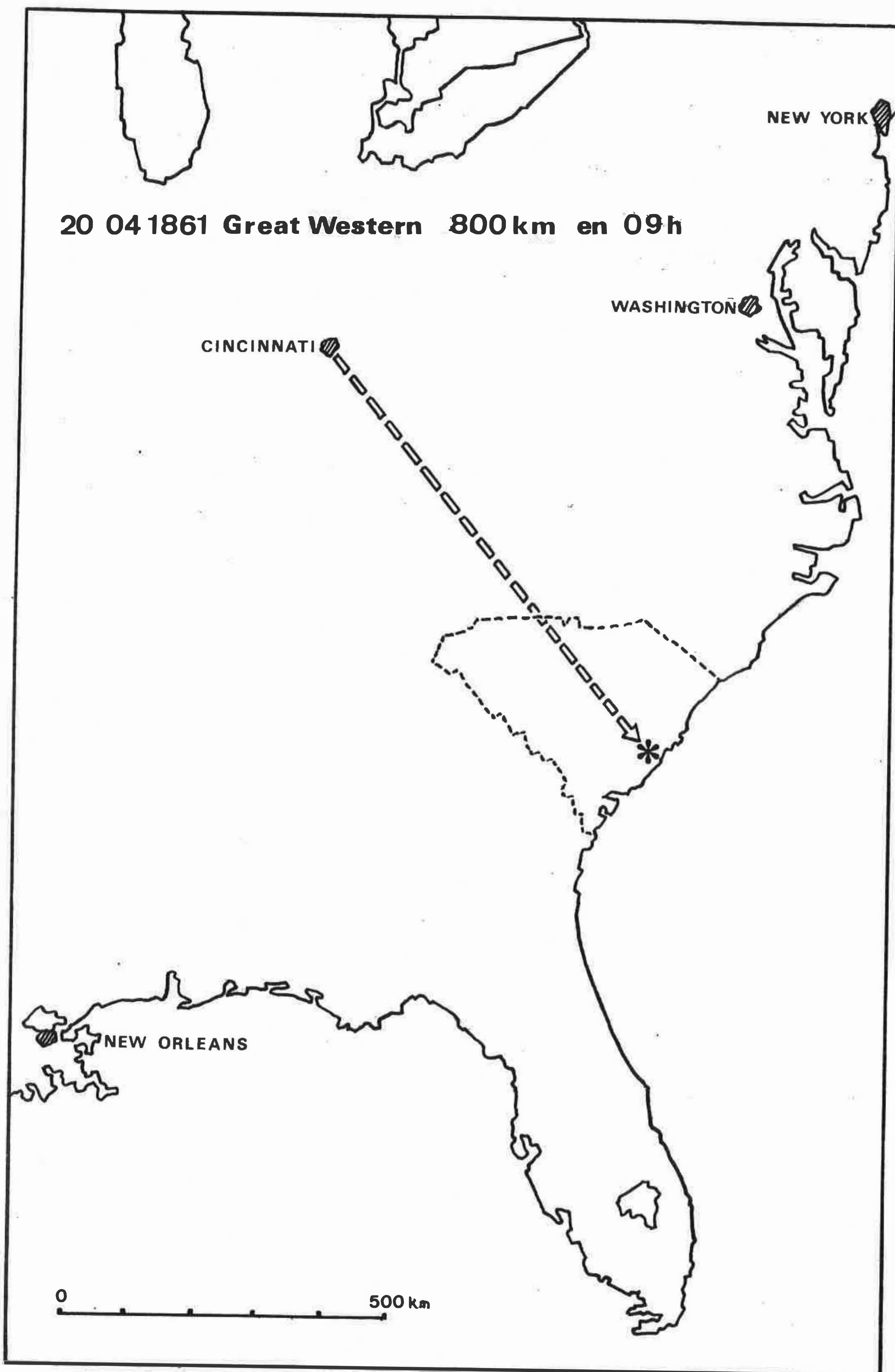
Lors de sa tentative du OI/07/I859 dont nous avons plusieurs fois parlé, WISE réussit à se rendre de Saint Louis (MISSISSIPI) à HENDERSON (New-York), soit une distance de I292 km parcourus en 20 h.40 Ce qui nous donne une vitesse moyenne de plus de 60 Km/h. On peut dès lors se faire une idée de leurs "pointes" lorsqu'ils furent par exemple pris dans une tempête au-dessus du lac Erié. Mais il y a mieux ! Le 20/04/I86I, à bord de son ballon libre le "GREAT WESTERN", LOWE parcourut en 9 h. la grande étape de Cincin-nati à la côte de la Caroline du Sud... ce qui nous donne une extraordinaire vitesse moyenne de près de 90 km/h. AU SIECLE DERNIER, DE SIMPLES BALLONS LIBRES N'AVAIENT AUCUNE PEINE A PULVERISER LES SOIT DISANT RECORDS DE L'AIRSHIP ! En somme, un ballon dirigeable expérimental pris dans un bon coup de vent devait se déplacer à une vitesse plutot impressionnante!

Dernière objection (dernière en ce qui nous concerne, mais nous sommes bien sûr prêts à examiner très attentivement toutes celles que les Ufophiles voudront bien nous soumettre ...); Si de tels appareils avaient réellement été construits par de géniaux inventeurs , QUE SERAIENT-ILS DEVENUS ? POURQUOI N'EN ENTENDIT-ON PLUS JAMAIS PARLER !

La réponse est tellement évidente, elle crêve tellement les yeux que tout le monde y est aveugle. Alors, mettons donc les points sur les I. Même si nous n'enfonçons que quelques portes ouvertes, cela ne fera jamais qu'un courant d'air de plus.
Contrairement aux réalisations techniques contemporaines,les recherches au siècle dernier ont toujours été le fait d'INDIVIDUS ISOLES SE GARDANT BIEN DE PARLER AUTOUR D'EUX DE L'ETAT DE LEURS TRAVAUX.

Chacun bricolait dans son coin en gardant jalousement ses petits secrets.


01 07 1859 Ballon transatlantique de John Wise 1292 km en 20h40
NIAGARA
DETROIT
CHICAGO
FORT WAYNE
NEW YORK
SAINT LOUIS
0
200
400 km


NEW YORK
20 04 1861 Great Western 800 km en 09h
WASHINGTON
CINCINNATI
NEW ORLEANS
0
500 km

Toutes les grandes réalisations aéronautiques ont ainsi été le fait d'individus ou de petites équipes (parfois strictement familiales) passant souvent une vie entière à la conception puis à la réalisation et enfin au perfectionnement d'un "rêve".

Il suffit donc que le génial inventeur d'un Airship ait disparu avec son appareil pour que l'on n'en entende jamais plus parler. Et Dieu sait s'il était facile de disparaitre corps et biens avec de tels "engins",les raisons ne manquaient pas. Que l'on songe par exemple à cette petite liste non exhaustive de tragédies qui se déroulèrent aux Etats Unis au siècle dernier.

En I85I, le malchanceux PETIN faillit se noyer à deux reprises, une fois dans l'Atlantique après son ascension à New-York, une fois dans le lac Pontchartrain près de la Nouvelle Orléans. Enfin, son merveilleux appareil fut réduit en cendre et fumée après que la foudre l'eut frappé à Mexico.

En I859, après la réussite de WISE, son aide LA MOUNTAIN accompagné de HADDOCK tentèrent de rééditer le même exploit à bord du même ballon l'ATLANTIC. Entraînés par le vent, leur voyage devait se terminer dans les forêts canadiennes où ils faillirent mourir de faim après avoir abandonné leur aérostat.

En I879, comme nous l'avons déjà dit, John WISE trouva la mort dans le lac Michigan. Il y disparut avec son ballon et rien ne fut retrouvé.

Le I0/07/I889, à New-York, CAMPBELL expérimente son modèle de dirigeable gonflé au gaz d'éclairage.L'appareil ne pouvait emporter qu'un seul homme et il était mu ... à la force musculaire de son pilote. CAMPBELL confia l'expérimentation à un éarostier déjà célèbre aux U.S.A. : E.D. HOGAN. Le navire aérien s'éleva à I0 h. d'une usine à gaz de Brooklyn et les vents violents l'entrainèrent aussitôt au dessus de l'Atlantique. Vers I2 h.30, plusieurs navires aperçurent l'appareil au large de Long Island. L'infortuné et impuissant pilote de la machine disparut corps et biens dans l'Atlantique.

Comme on le voit, les étendues d'eau, les forêts, les montagnes, les déserts ne manquent pas. Des dizaines d'aérostiers celèbres y ont perdu la vie, d'autres s'en sont tirés par miracle. Pourquoi les Airships n'auraient-ils pas connu le même triste sort ? Que l'on essaye simplement d'imaginer ce qui pouvait rester d'une machine construite avant tout en bois et en toile, gonflée A L'HYDROGENE OU AU GAZ DE VILLE et s'enflammant à la suite d'un atterrissage manqué! Il n'est même pas nécessaire d'envisager qu'elle ait pu être entraînée en mer ou dans un lieu inaccessible par des vents violents pour justifier qu'elle ait pu disparaitre SANS TRACES !

Et cette hypothèse est loin d'être gratuite. Contrairement à ce que l'on pourrait croire (à priori et en transposant naïvement la fameuse invulnérabilité et fiabilité des modernes OVNI)certains Airships étaient d'une construction plutôt sommaire et d'une sécurité des plus précaires. Ainsi,

Le 09/04/I897, vers 2I h.30, les habitants de Chicago purent observer l'Airship. Certains étaient munis de jumelles et remarquèrent qu'il était de proportions agréables et semblait ETRE CONSTRUIT TRES FRAGILEMENT.

La machinerie de l'Airship n'était pas non plus d'une fiabilité à toutes épreuves. On ne compte plus les témoignages faisant état d'un Airship immobilisé au sol tandis que ses occupants tentaient de le "rafistoler" (cas Hooton) ou allaient même jusqu'à solliciter auprès des témoins, de l'outillage ou du matériel, (payés en dollars !) afin de réparer leur appareil. De toutes ces affaires mettant parfaitement en relief les déboires mécaniques de l'Airship, nous retiendrons les suivantes :

Le I2/04/I897, à Battle Creek (Michigan) une vingtaine de témoins observèrent un Airship dont la partie supérieure avait l'air d'un cône auquel était suspendu une sorte de cylindre plutôt sombre. A l'arrière de ce cylindre, il y avait comme une roue qui émettait un bourdonnement (turbine propulsive). Soudain les témoins entendirent une explosion et virent des étincelles jaillir de toutes parts. Aussitôt, l'appareil se mit à perdre de l'altitude. Une seconde explosion retentit et des flammes sortirent de la "roue". L'Airship s'éleva alors à nouveau, éteignit ses lumières et disparut à la vue des spectateurs.

Le même jour, un peu plus tard, à 40 Km de là, à Kalamazoo (Michigan) deux autres témoins observèrent le passage de l'Airship qui s'accompagna d'une explosion suivie de plusieurs détonations. Le lendemain on devait découvrir à 3 km de Scotts divers débris inexplicable éparpillés au sol, dont une grande bobine de fil métallique à usage probablement électrique.

Le I3/04/I897 (mais en fonction du contenu du témoignage, il y a tout lieu de penser qu'il y eut erreur de date et que le récit concerne le même incident que le précédent) à Pennfield (toujours dans le Michigan) un couple vit passer au-dessus de leur ferme un objet bourdonnant très brillant. A un moment, l'appareil éjecta un morceau enflammé qui vint s'écraser au sol. Les témoins terrorisés ne s'en approchèrent que le lendemain matin et découvrirent UNE GRANDE HELICE D'ALUMINIUM D'UN METRE DE DIAMETRE !

Pas de doute, ce jour là, un Airship connut de sérieux problèmes du côté de ses organes propulseurs. Les explosions, étincelles et flammes observées nous laissent hélas présumer d'un funeste dénouement. En tout état de cause, les DEBRIS DECOUVERTS SUR PLACE ne laissent planer aucun doute quant à la présence d'un DIRIGEABLE EXPERIMENTAL (ET PAS TELLEMENT AU POINT) D'ORIGINE TOUT A FAIT HUMAINE. La grande hélice d'aluminium, entre autre, nous dispense de tout commentaire !

Mais pour nous, l'évènement le plus significatif et le plus émouvant de toute cette vague d'observations restera assurément celui-ci :

Dans la nuit du I6 au I7/04/I897, des ouvriers de Grands Rapids (Michigan ... encore ! décidément ...) observèrent un Airship durant plusieurs heures. Le lendemain, en se rendant à son travail, C.T. Smith trébucha sur une pièce de métal à laquelle était fixée une enveloppe qui contenait l'appel de détresse suivant :

> " A celui qui trouvera ceci. Nous sommes à 750 m au dessus du niveau de la mer, FACE AU NORD (preuve qu'il s'agissait bien d'un DIRIGEABLE avec avant et arrière puisque les ballons libres n'ont pas de "direction" préférentielle), au moment où nous écrivons ces lignes.

En testant notre Airship, NOUS NOUS SOMMES PERDUS ET NOUS SOMMES MAINTENANT INCAPABLES DE LE DIRIGER. S'il vous plait, prévenez les gens en leur disant que nous sommes quelque part au-dessus du Michigan".

Signé : Arthur B. COATS, Laurel (Missouri)
C.C. HARRIS, Gulport (Missouri)
G.W. RICH, Richburg (Missouri)

Ce témoignage sera donc le dernier que nous retiendrons.

QUE DIRE DE PLUS ?

L'AIRSHIP (LES QUELQUES AIRSHIPS) C'ETAIT CELA !

La lecture objective de toutes les coupures de presse recueillies sur le sujet et une"assez bonne"connaissance du CONTEXTE AERONAUTIQUE en fournissent la preuve absolue.

Seulement voilà, les Ufophiles avaient besoin de CROIRE à autre chose qu'à la réalisation fonctionnelle d'un dirigeable par un inventeur de génie... Ils avaient ... ILS ONT TELLEMENT BESOIN DE CROIRE A AUTRE CHOSE que nous sommes persuadés que notre démonstration ne les aura même pas convaincus.

Tant pis! IL N'EST PIRE SOURD QUE CELUI QUI NE VEUT PAS ENTENDRE.

Pour notre part, nous avions fait une "découverte" (le contexte aéronautique américain à la fin du siècle dernier) et comme nous l'écrivait un ami (Th. PINVIDIC) NOUS N'AVIONS PAS LE DROIT DE GARDER "CA"POUR NOUS.

Aussi, nous avons écrit ce texte qui va en faire hurler beaucoup. Et alors ! IL SERAIT TOUT DE MEME TEMPS QUE LES UFOPHILES SE RENTRENT DANS LA TETE QUE L'UFOLOGIE N'EST PAS UN DISTRIBUTEUR AUTOMATIQUE D'AUTO-SATISFACTION !

Les "quézacologues" que nous sommes (pour employer ouvertement un terme qui vient de passer dans le domaine public) recherchent avant tout la VERITE et non pas à se faire plaisir ...
... et au Diable les irrécupérables!

POST SCRIPTUM EN GUISE DE CONCLUSION.

Il est bien sûr une "ultime objection" qui ne va pas manquer d'être formulée à l'endroit de notre exposé. Nous en sommes conscients, mais nous avions décidé de garder pour la fin cette objection qui porte plus sur le fond du problème ufologique que sur le contenu particulier de la présente étude. Il serait possible de la formuler ainsi :

-" Non seulement le cas Monnerie est incurable, mais en plus il devient contagieux !"

Ou si l'on préfère :

-" Le virus de la socio-psychologie (ou psycho-sociologie) réductrice est dangereusement pathogène pour l'Ufologie et réclame d'urgence l'application de remèdes radicaux..."

Il nous semble que cela vaut la peine de répondre en détail à cette objection "affective", d'autant plus que contrairement à ce que l'on pourrait croire, notre thèse réductrice de la vague de I896/I897 PORTE EN FAIT UN COUP MORTEL AU MODELE MONNERIEN !

En effet, le modèle de Monnerie possède le défaut de ses qualités. Il est EXCELLENT pour EXPLIQUER ce qui est EXPLICABLE dans son cadre d'application, mais il sombre dans l'ABSURDE à partir du moment où son auteur prétend en faire LE modèle capable de TOUT expliquer.

Et hélas pour lui, Monnerie a AUSSI voulu expliquer la vague de I896/I897 en utilisant bien sûr son "universel modèle" qui le dispensait évidemment de se donner la peine d'entreprendre les mois de recherches qui nous ont été nécessaires à rassembler les documents dont nous n'avons présenté ci-dessus qu'une PARTIE. Preuve que l'ufologie en chambre est bien plus prisée que la transpiration sur le terrain... mais ceci est un autre problème, revenons en à Monnerie et à son "Naufrage des Extra-terrestres".

"Cette vague "récupérée" par les Ufologues leur pose plus de problèmes qu'elle n'en résoud. En effet, les vaisseaux semblent bien terrestres, leurs occupants aussi (et pour cause) du genre savant fou, génial et misanthrope ... A ceci près que de tels engins n'existaient pas en ce temps là (Oh la belle affirmation péremptoire... et complètement fausse de celui qui par définition SAIT TOUT ... même ce qu'il ignore !), qu'ils sont techniquement impossibles (Oh la belle preuve flagrante d' une totale ignorance du problème que l'on a néanmoins la prétention de résoudre définitivement ...) et qu'on en n'entit jamais plus parler ... "(p. 80. Les notes entre parenthèses nous sont personnelles).

" Si au lieu de vouloir expliquer cette vague par les extra-terrestres, les Ufologues voulaient bien la considérer en historien (sic... Là assurément, Monnerie a perdu une royale occasion de se taire ...) et en psychologues ; ils constateraient que non seulement elle s'explique parfaitement, qu'elle est née de la même façon que les autres rumeurs et mythes populaires et éclaire ainsi le mythe OVNI dont elle est en quelque sorte la maquette. Le recul de l'histoire (hélas Monnerie a du reculer dans le mauvais sens ...) permet de la comprendre, de la démythifier en dehors de toute passion, et de constater combien les vagues d'OVNI récentes en sont la copie modernisée ..." (p.81)

Ainsi donc, Monnerie parvient sans aucun problème à PLIER LES FAITS JUSQU'A LES RENDRE CONFORMES A SA THEORIE !

Il nous semblait pourtant que la RAISON (à laquelle Monnerie lance de fréquentes invocations) exigeait plutôt le CONTRAIRE ! " L'Airship n'était qu'un mythe né du désir de la conquête de l'air et ne correspondait donc à rien de réel..." On croit rêver, éveillé ou endormi, lorsque l'on repense à la REALITE AERONAUTIQUE que nous n'avons fait qu'évoquer ci-dessus ... puisque des Airships identiques à ceux décrits étaient non seulement parfaitement réalisables, mais furent même effectivement réalisés en un nombre considérable d'exemplaires. Monnerie se retrouve donc ici dans une aussi savoureuse position que feu Henzel démontrant par A plus B au tableau noir que tel OVNI NE POUVAIT ETRE QUE quelque exceptionnel phénomène de réfraction atmosphérique déformant un coucher de soleil... et se cramponnant des ongles et des dents à SON explication "mathématico-météorologique" même lorsqu'on lui mettait sous le nez l'enveloppe du ballon sonde que le témoin avait pris pour une soucoupe volante...
La théorie étant TOUJOURS JUSTE PAR DEFINITION, ce ne sont pas de misérables petits faits qui pourraient avoir la prétention de venir la remettre en cause !

Et lorsque Monnerie conclut :

" Cette fameuse vague de I897 n'étant, comme nous venons de le voir (non... non... parce que Monnerie VEUT QU'ELLE LE SOIT), qu'une rumeur qui relève des mêmes lois que les autres, et DEMONTRE, de ce fait, LA VALIDITE DE L'HYPOTHESE SOCIO-PSYCHOLOGIQUE, revenons à nos Martiens ..." (p 86)

... il se met lui-même la gorge sous le couperet car : MEME SI LA CONQUETE DE L'AIR A ENGENDRE UN MYTHE (constatation inévitable), CELA N'A NULLEMENT EMPECHE QU'IL Y AIT EU AUSSI UNE REALITE DERRIERE !

La vague de I896/I897 est à la fois un mythe ET une réalité, au sens mathématique du terme ET. L'erreur de Monnerie, et de beaucoup d'autres est de vouloir considérer le problème sous sa forme : Mythe OU réalité, et qui pire est, en attribuant au OU son sens "exclusif" de "différence symétrique" (cf la théorie des ensembles).

L'existence d'un mythe n'a aucune raison d'exclure qu'il y ait AUSSI réalité ... Tout comme la réalité n'exclut pas davantage le mythe...

La vague de I896/I897 N'ETANT PAS QU'UNE RUMEUR MYTHIQUE,CELA ENTRAINE LA COMPLETE INVALIDITE DU MODELE SOCIO-PSYCHOLOGIQUE QUI AVAIT PERMIS DE DEMONTRER UN "ETAT DE FAIT" CONTRAIRE A LA REALITE. REALITE QUI CONSERVE TOUJOURS LA PRIORITE SUR TOUTES LES THEORIES, AUSSI ELABOREES OU SEDUISANTES QU'ELLES PUISSENT PARAITRE (Epistémologie).

QUAND UNE THEORIE CONDUIT A DES CONCLUSIONS FAUSSES ... C'EST QUE LA THEORIE EST FAUSSE...

Notre réduction de la vague d'apparitions de l'Airship correspond à des faits réels et vérifiables (cf bibliographie).

Elle n'est pas l'application d'un quelconque modèle à prétentions universelles . Et surtout, elle démontre la NON VALIDITE du modèle socio-psychologique en tant que "SOLUTION GLOBALE" (à tel point qu'il est applicable même là où il ne peut pourtant pas s'appliquer ...)Toutefois, notre réduction n'enlève rien à la valeur du modèle socio-psychologique en tant que "SOLUTION PARTIELLE " parfaitement applicable dans plus de la moitié des cas qui nous parviennent ... MAIS PAS DANS TOUS, REPETONS LE !

Monnerie, n'a pas rêvé-éveillé, il s'est tout simplement laissé halluciner par sa propre théorie car, pour le paraphraser, nous dirons que :

" Ce qui est hallucinant, c'est qu'on puisse s'halluciner àce point et donner des CONCLUSIONS identiques aussi bien aux CONSTATATIONS qu'à l'absence de CONSTATATIONS !"(p.54. nous ne pouvions pas laisser passer cette occasion ...)

Si maintenant nous voulons bien prendre la peine de transposer tout ce que nous venons de voir au problème qui nous intérèsse, c'est à dire delui des OVNI, et accessoirement des extraterrestres... Il nous faut bien reconnaitre, Monnerie l'a magistralement démontré, qu'il existe indubitablement un mythe OVNI/ EXTRATERRESTRES ... Mais un tel constat ne nous permet pas, absolument pas, d'en conclure que derrière ce mythe, il ne puisse pas y avoir AUSSI une réalité que nous sommes encore loin de pouvoir appréhender correctement.

Pour l'instant, la SOLUTION FINALE N'APPARTIENT A PERSONNE pas plus à Monnerie qu'à quiconque, mais chacun peut, s'il est courageux et honnête, faire reculer nos ignorances en étudiant complètement et consciencieusement l'un ou l'autre des aspects du problème. Si son travail est bien fait, qu'il aboutisse à une conclusion positive ou négative, cela n'importe pas puisqu'en fin de compte, c'est la VERITE doit orienter notre quête.

Pour reprendre une "image" chère à notre ami Pinvidic, nous dirons simplement que les Ufologues ont longtemps joué avec CE QU'ILS CROYAIENT ETRE UNE PIECE DE LEUR PUZZLE. Tout ce que nous espérons, c'est d'être parvenus à les convaincre que la dite pièce (vague de I896/I897) faisait partie d'un AUTRE JEU...

Mais qu'ils se rassurent, il nous reste encore bien des pièces à examiner avant de pouvoir commencer à en réaliser l'assemblage.

Montluçon Décembre I979

Josiane et Jan d'Aigure.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE.

CONCERNANT L'AIRSHIP :
" LA CHRONIQUE DES OVNI " de M. Bougard
" LES OVNI DU PASSE " de Christine Piens
" CHRONIQUE DES APPARITIONS EXTRATERRESTRES" de J. Vallée

CONCERNANT L'AERONAUTIQUE :

Collection complète des revues suivantes :
" LA REVUE SCIENTIFIQUE"
" LE JOURNAL DES SCIENCES"
" NATURE "
" L'ILLUSTRATION"
et
" L'HOMME ET LE CIEL " de Th. Dumont
" LES MERCEILLES DE LA SCIENCE " de Figuier
" LES AEROSTATS " de Figuier
" LE CIEL ET L'ESPACE "
et
UN NOMBRE IMPORTANT DE REVUES ET JOURNAUX FRANCAIS D'EPOQUE

ET BIENTÔT



LES HUMANOIDES TOME II